

## **Nr 210.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ombyggnad av Säfte kanal m. m.; given Stockholms slott den 9 april 1948.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll.**

Propositionen behandlar ett av f. d. generaldirektören G. Malm såsom tillkallad sakkunnig framlagt betänkande med förslag beträffande ombyggnad och förbättring av Säfte kanal samt formerna för kanalens framtida förvaltning och drift. Enligt förslaget skulle kanalen under åren 1949—52 för en kostnad av 2 910 000 kronor utbyggas till ett minsta farledsdjup av 3,6 m, medgivande trafik med 3,3 m djupgående fartyg av 700 tons lastdrygheit, lämpade för direkttrafik på utländska nord- och östersjöhamnar. Kanalens förvaltning och drift skulle enligt förslaget även i framtiden omhändershas av ett fristående företag i aktiebolagsform, och kanalombyggnaden skulle, sedan staten först övertagit den nuvarande aktiemajoriteten i kanalbolaget, finansieras dels genom en nyemission av aktier för 1 500 000 kronor, varav staten skulle teckna två tredjedelar och Billeruds aktiebolag en tredjedel, och dels genom en statlig subvention, beräknad till 1 200 000 kronor.

Sedan förslaget remissbehandlats, har det på grundval av vissa därunder framställda erinringar överarbetats inom kommunikationsdepartementet, varvid jämväl nya förhandlingar förts med för kanalombyggnadens tillkomst intresserade parter. På grundval härav framläggas i propositionen förslag av följande innebörd:

1. Riksdagen föreslås fatta principbeslut om att kanalombyggnaden skall komma till stånd enligt ett utvidgat program, innebärande att farledsdjupet i varje fall å kanalsträckan Vänern—Säffle — och eventuellt även å den återstående sträckan, varom viss ytterligare utredning föreslås — skall ökas till 3,9 m. Denna ytterligare fördjupning har motiverats bl. a. av att lågvattenståndet i Vänern vissa tider visat sig understiga den nivå, varifrån kanalombyggnadsförslaget utgått. Därest den begränsas till nyssnämnda delsträcka beräknas den medföra en kostnadsökning av omkring 500 000 kronor.

2. Beträffande kanalombyggnadens genomförande och finansieringen av de merkostnader, som nämnda utvidgning av ombyggnadsprogrammet medför, har med för kanalombyggnaden intresserade parter träffats vissa preliminära avtal, som riksdagen föreslås bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna och som innebära, *dels* att staten som bidrag till kanalombyggnadens genomförande erhåller, av Billeruds aktiebolag 500 000 kronor jämte äganderätten till 23 aktier i kanalbolaget, av Säffle köping 100 000 kronor, samt av Arvika stad äganderätten till 1 aktie i kanalbolaget, *dels* att staten förvärvar aktiemajoriteten i kanalbolaget, 73 aktier, till ett pris av 281 050 kronor. För nyssnämnda aktieförvärv föreslås riksdagen samtidigt för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 281 100 kronor.

3. Beträffande kanalens framtida förvaltning och drift föreslås, att kanalen sammanslås med Trollhätte kanal och liksom denna ställes under vattenfallsstyrelsens förvaltning, varigenom vissa icke oväsentliga driftkostnadsbesparingar synas möjliga att uppnå.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet  
å Stockholms slott den 9 april 1948.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående ombyggnad av Säffle kanal samt anför därvid följande.

Genom beslut den 29 juni 1945 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet efter Kungl. Maj:ts bemyndigande åt förre generaldirektören G. Malm att verkställa utredning och med vederbörande föra förhandlingar beträffande dels ombyggnad och förbättring av Säffle kanal, dels kanalens framtida förvaltning och drift, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med det utlåtande och förslag, vartill utredningen och förhandlingarna kunde föranleda. Med anledning av nämnda uppdrag har den sakkunnige den 28 augusti 1946 avlämnat betänkande med förslag rörande viss ombyggnad och förbättring av kanalen samt dess framtida förvaltning och drift (ej tryckt).

## **Inledning.**

### **1. Den nuvarande kanalen.**

Säffle kanal följer Byälven från sjön Glafs fjorden ned till Vänern. Höjdskillnaden mellan dessa sjöar är vid medelvattenmängd i Byälven och medelvattenstånd i Vänern endast cirka 7 dm med det egentliga fallet koncentrerat till en kortare sträcka vid Säffle. Kanalen följer älven och de sjöar, som den genomlöper, ända ned till Säffle, där en provisorisk dammbyggnad, som medger en viss reglering av vattenståndet i det ovanförliggande sjösystemet, anordnats. Nedanför denna dammbyggnad framgår kanalleden på sidan om den naturliga strömfåran, huvudsakligen i en utsprängd bergskärning. I denna bergskärning är kanalens enda sluss anordnad och ovanför denna en ca 400 meter lång i berget utsprängd kanal; vid nedre slussutloppet har anlagts en ca 130 m lång ledarm av stenfyllda kis-

tor till skydd för de inlöpande fartygen. Nedanför slussen och ledarmen följer kanalen åter det naturliga vattendraget ned till Vänern, där den mynnar i den s. k. Byviken.

Farleden, som från Sulvik vid Glafsjordens norra ände ned till Vänern är ca 80 km lång, varav ovanför Säffle 74 km och nedanför 6 km, har kunnat anläggas under gynnsamma naturliga betingelser. Sträckor till en sammanlagd längd av cirka 15,5 km ha visserligen erfordrat vissa konstarbeten, i huvudsak dock endast muddringar, men den helt konstanlagda sträckan begränsas till den förutnämnda bergkanalen vid slussen i Säffle.

Nederbördsområdet är vid Säffle cirka 4 700 km<sup>2</sup>, varför vattenföringen där är relativt stor. Medelvattenmängden uppgår till ca 60 m<sup>3</sup> per sekund.

I kanalen kan f. n. framföras fartyg med en längd av 32 m, en bredd av cirka 7 m och ett djupgående av 3 m, motsvarande en största lastdrygheit av något över 300 ton.

Säffle kanal äges och förvaltas av Seffle kanalbolag, vars aktiekapital uppgår till 150 000 kronor fördelat på 100 aktier à 1 500 kronor. De nuvarande innehavarna av aktierna äro

Lilliehööks-gruppen, representerad av ordföranden i kanalbolagets direktion, kommandörkapten Gustaf W:son Lilliehöök och verkställande direktören i kanalbolaget, civilingenjör John W:son Lilliehöök	73	aktier
Billerudsgruppen (Billeruds A.-B. och f. disponenten Chr. Storzjohann)	23	»
Arvika stad	1	»
varjämte kanalbolaget självt innehar	3	»

Summa 100 aktier

Bolagets angelägenheter förvaltas av en direktion, bestående av tre ledamöter, varav bolagsmännen välja två; den tredje utses såsom statens ombud av vattenfallsstyrelsen.

## 2. Vissa historiska uppgifter m. m.

Redan i äldre tider har Byälven använts som farled och en livlig båttrafik har förekommit. Förbindelsen var emellertid ganska besvärlig bl. a. till följd av de många grund, som funnos såväl i älven som i de talrika sjöarna. År 1826 beviljade Kungl. Maj:t ett statsbidrag av 82 500 kronor för anordnande av en kanalled, innefattande bl. a. en sluss vid Säffle. Kostnaderna voro beräknade till 90 000 kronor. Samtidigt bildades ett bolag, Seffle kanalbolag, för drivande av kanalen. Aktiekapitalet, som i huvudsak tillskötts av representanter för ortens näringsliv, utgjorde 9 900 kronor.

Kanalen invigdes den 21 maj 1837. Kostnaderna uppgingo till 278 000 kronor, vartill 136 500 kronor erhållits i statsbidrag. Slussen hade erhållit samma mått, som tillämpats för den år 1800 fullbordade Trollhätte kanal.

För att kanalen skulle bli en god farled återstodo emellertid många arbeten att utföra. Sedan år 1851 och 1866 ytterligare statsbidrag anvisats med tillhoppa 50 700 kronor, ombyggdes ledarmen, förstorades slussen och upp-muddrades vattendjupet på ett flertal ställen. Farledens minsta djup blev då 10 fot.

Kanalen fick efterhand allt större betydelse, genom att näringslivet inom dess uppland starkt utvecklades. Redan i början av 1900-talet började det emellertid bli tydligt, att kanalen hade för små dimensioner. Staten hade då (1909—16) låtit bygga om Trollhätte kanal på sådant sätt, att den tillät trafik av båtar på upp till 2 400 ton. d.w. Större båtar än de tidigare begagnade blevo därmed användbara i Vänern-trafiken. Säffle kanal, som bibehölls vid sina dimensioner, kunde emellertid ej trafikeras av dessa större båtar.

Tillkomsten av Trollhätte kanal medförde visserligen ett förbilligande av även sjöfrakterna för gods från eller till Säffle kanals trafikområde, genom att större fartyg kunde gå upp till Byälvens utlopp i Vänern och godset där omlastas, men omlastningarna medförde omkostnader och inneburo risker. De små kanalfartygen på upp till 300 tons lastdrygheit ha till följd av utvecklingen även blivit mer och mer oekonomiska, vilket då inga nybyggen kommit till stånd medfört, att det i kanalen användbara tonnaget minskats, allt eftersom äldre båtar utrangerats och tagits ur trafik.

Allt detta har, särskilt som Byälvens dalgång saknar långsgående järnvägar, varit en bidragande orsak till att på senare tid en del industri inom området nedlagts.

### 3. Tidigare förslag rörande kanalens ombyggnad.

Såsom redan framgått av det föregående har den allmänna utvecklingen inom kommunikationernas område och särskilt ombyggnaden av Trollhätte kanal efter hand lett till att Säffle kanal kommit att framstå som omodern och otillräcklig. Därtill kommer, att vissa anläggningar vid kanalen med tiden blivit bristfälliga och behöva byggas om. Sålunda äro numera den nedanför slussen vid Säffle befintliga ledarmen, vilken redan 1929 utdömdes av vattendomstolen men sedan vid flera tillfällen reparerats, såväl som den ovanför slusskanalen anlagda regleringsdammen, vilken från början var anordnad enbart som ett provisorium, i ett sådant skick, att de snarast behöva ombyggas, om en katastrof för sjöfarten på kanalen icke skall riskeras. Vidare är som nämnt den pågående avvecklingen av det i kanalen användbara tonnaget en omständighet, som i och för sig försämrar betingelserna för kanalens fortsatta drift i nuvarande skick. Om ingenting åtgöres utan kanalen lämnas i sitt nuvarande tillstånd, synes man ha att räkna med som en aktuell möjlighet, att ett totalstopp i trafiken snart nog kan inträffa, t. ex. på grund av skador på ledarmen vid slussen. Men sett på längre sikt te sig icke heller sådana underhålls- och reparationsarbeten — ombyggnad av ledarmen

och regleringsdammen — som kunna avvärja dylika omedelbara risker för kanaltrafikens bestånd, som tillräckliga, eftersom även därefter den pågående avvecklingen av tonnaget måste befaras leda till en låt vara långsamt fortgående minskning av trafiken. Detta har aktualiserat frågan om en ombyggnad av kanalen. Olika planer med avseende på kanalens utförande och kanaltrafikens framtida ordnande ha därvid tid efter annan prövats. Sålunda har övervägts att genomföra en omläggning av kanaltrafiken till pråmtransporter med omlastning till sjögående båtar vid en härför anlagd hamn vid kanalens utlopp i Vänern. Vidare har förslag väckts om en utbyggnad av farleden i syfte att möjliggöra användande av sådant större maskindrivet tonnage, som kunde utnyttjas för direkt trafik på utländska nord- och östersjöhamnar.

Sedan olika förslag till ombyggnad och modernisering av Säffle kanal varit uppe till diskussion men ej lett till åsyftat resultat, överenskommo vattenfallsstyrelsen, Seffle kanalbolag och Billeruds aktiebolag år 1938 att föranstalta om en utredning rörande Säffle kanals modernisering. Nämnda utredning skulle genomföras enligt vissa i avtalet intagna närmare bestämmelser. Dessa inneburo i huvudsak att utredningen skulle avse en undersökning av tre olika alternativ för kanalens ombyggnad, svarande mot följande fartygstyper, nämligen

*Alternativ I* pråmar för i huvudsak kanalens nuvarande mått;

*Alternativ II* en för en ombyggd kanal ekonomisk pråmtyp för 500 å 600 tons lastkapacitet vid 3,0 m djupgående;

*Alternativ III* ett maskindrivet fartyg för 500 å 600 tons lastkapacitet och med ett djupgående, krävande ett så litet farledsdjup som möjligt utöver 3,0 m.

Beträffande vattenförhållandena i farleden fastställdes, att utredningen skulle utgå ifrån ett normalt lågvattenstånd ovan Säffle sluss av + 44,75 m och nedanför Säffle sluss av + 43,75 m.

Utredningen avsåg enligt de fastställda riktlinjerna mark- och terrängundersökningar, fullständiga ombyggnadsförslag jämte kostnadsberäkningar för farledens utförande enligt de tre alternativen, förslag till hamn och angoringsanordningar för omlastning mellan pråmar och fartyg vid kanalens utlopp i Vänern, preliminära undersökningar rörande anläggande av vågbrytare i Spesshultviken samt årskostnadskalkyler för kanalen och driftkalkyler för fartygen enligt de olika alternativen. Årskostnadskalkylerna grundades dels på 1937 års trafik på kanalen och dels på den trafik, som kunde påräknas för en ombyggd kanal. Driftkalkylerna för olika fartyg avsågo en beräkning av självkostnaden för frakt från Glafs fjorden till tyska och engelska nordsjöhamnar eller omvänt vid följande alternativa transport-sätt:

a) direkt transport med maskindrivet fartyg;

b) trafik med omlastning vid Säffle kanals mynning från kanalfartyg till sjögående fartyg;

c) trafik med omlastning i Göteborg från kanalfartyg till sjögående fartyg.

Då det under utredningens gång konstaterades, att den för alternativ III avsedda fartygstypen med 500 å 600 tons lastförmåga var mindre än det framväxande nya utländska tonnaget för Nord- och Östersjöfart, som vanligen byggdes i storlekar om cirka 700 ton eller mera, ändrades utredningen till att avse en fartygstyp av sistnämnda storlek. Förutsättningarna för utredningen i alternativ II modifierades vidare så, att två underalternativ framlades, nämligen ett för en längre och smalare och ett för en kortare och bredare fartygstyp.

De beräknade kostnaderna enligt 1939 års prisnivå för de sålunda medtagna alternativa utförandena av kanalen uppgingo — exklusive kostnader för ombyggnad av regleringsdammen — till

Alt. I.	Alt. II a	Alt. II b	Alt. III
210 000	922 000	1 179 000	1 682 000

Till den angivna kostnaden för alternativen II a och II b, båda avseende prämtonnage, måste vid jämförelsen med alternativ III, tillägg göras, motsvarande de kostnader, som föranledas av att en omlastningshamn måste anordnas vid kanalens utlopp i Vänern. Enligt preliminära beräkningar av denna kostnad, avseende olika alternativa hamnförslag, skulle den i gynnssammaste fall stanna vid 170 000 kronor efter 1939 års priser. De totala kostnaderna, exklusive kostnader för regleringsdammens ombyggnad, för alternativ II a respektive alternativ II b bliva sålunda 1 092 000 kronor och 1 349 000 kronor.

Den genomförda särskilda utredningen rörande de olika fartygstypernas driftkostnader visade, att självkostnaderna för skeppning av kol från Hull till Jössefors med omlastning i Göteborg eller vid kanalens utlopp i Vänern vid genomförande av alternativen I respektive II a och II b endast obetydligt skulle understiga kostnaderna 1938 vid transport på den nuvarande kanalen. Beräkningarna visade emellertid, att genom transport med 700 tons fartyg fraktkostnadsbesparingar skulle uppnås med vid halv återfrakt 2: 00 å 2: 50 kronor per ton och vid återfart i ballast med cirka 1: 60 kronor per ton, allt jämfört med kostnaderna för transport på större fartyg till Göteborg eller Vänern och därifrån på båtar som kunna trafikera den nuvarande kanalen. Med hänsyn till att även det större Värnern-tonnaget i viss utsträckning kan räkna med returfrakter, ansågs det dock ej tillrädligt att räkna med en större genomsnittlig fraktvinst än 1: 50 kronor per ton.

Utredningen hade sålunda visat, att en ombyggnad av kanalen enligt alternativen I, II a och II b skulle komma att medföra en alltför ringa fraktkostnadsvinst i förhållande till byggnadskostnaderna, för att något av dessa alternativ borde komma i fråga. Endast en ombyggnad av kanalen enligt alternativ III syntes erbjuda mera väsentliga fördelar.

## Utredningsmannens utredning och förslag.

### 1. Kanalens utförande.

Utredningsmannen har icke ansett det ingå i sitt uppdrag att företaga någon ny fullständig teknisk utredning av frågan om kanalens ombyggnad utan har i detta avseende utgått från den 1938/39 verkställda i det föregående berörda utredningen. I likhet med denna har utredningsmannen kommit till det resultatet, att en ombyggnad av kanalen bör komma till stånd i enlighet med det i nämnda utredning angivna alternativet III. Utredningsmannen har emellertid funnit det nödvändigt dels att verkställa en granskning av den föregående kostnadsberäkningen och dels att undersöka, huruvida de synpunkter, som vid 1938/39 års utredning lades till grund för bedömningen av frågan om det lämpliga fartygstonaget, undergått någon deciderad förändring.

Vad först beträffar kostnadsberäkningen för kanalombyggnaden, har utredningsmannen i samråd med verkställande direktören i kanalbolaget funnit det erforderligt att verkställa vissa korrigeringar, dels innebärande en omräkning av kostnaderna för det tidigare föreslagna utförandet av kanalbygget och dels föranledda av vissa mindre justeringar i kanalens utförande. Kostnaden för det sålunda justerade alternativ III — i utredningsmannens betänkande betecknat som *alternativ III a justerat* men i det följande för korthetens skull benämnt »alternativ III» — har vid 1939 års prisnivå beräknats komma att uppgå till 1 939 000 kronor enligt följande specifikation.

	Kronor.
Muddring .....	461 530
Bergsprängning under vatten .....	255 300
Bergsprängning i torrhet .....	132 000
Schaktning, glacisrivning, sponter och fångdammar .....	104 380
Ledverk .....	38 600
Nya murar, slussportar, spel, avstängningssättar, broar .....	215 500
Diverse och oförutsett .....	207 690
	S:ma kr. 1 415 000
Härtill kommer för ledarmens ombyggnad .....	225 000
	Transport 1 640 000
<i>Tillkommer:</i>	
för vid revidering konstaterat, för lågt beräknade poster .....	91 000
för 3,6 m djup sluss, slussinlopp och slusskanal, enligt 1938— 1939 års utredning .....	42 000
för ändrat slussläge .....	16 000
	Summa kronor 1 789 000.



## Avgår:

För arbeten, som redan utförts av Seffle kanabolag		
Vid Nysäterbron .....	kronor	20 900
För arbeten vid Arvikasundet (som böra bekostas av Arvika stad) .....	16 940	37 840
	Rest kronor	1 751 160
Tillägg för centraladministration och utarbetande av definitiv plan ca 5 % .....		87 840
	Summa kronor	1 839 000
Regleringsdamm enligt 1946 års förslag och 1939 års prisnivå ..		100 000
	Summa kronor	1 939 000.

Det angivna beloppet avser som nämnt kostnaden vid 1939 års prisnivå. Sedan dess har som bekant en betydande stegring i prisnivån inträtt, vilken fram till den tidpunkt, då betänkandet avlämnades, för arbeten av här ifrågavarande slag uppskattades till 60 å 70 %. Då utredningsmannen utgick ifrån, att farledsarbetena enligt hans förslag skulle utföras under åren 1949—52, och han ansett sig kunna räkna med en viss nedgång i prisnivån dessförinnan eller under denna period, har han antagit, att arbetena skulle kunna utföras för en kostnad, som med endast 50 % översteg den för 1939 beräknade kostnaden, eller för 2 910 000 kronor.

Vid sin utredning av frågan om den lämpligaste båttypen för en ombyggd kanal har utredningsmannen från representanter för rederirörelsen inhämtat, att det för alternativ III förutsatta normalfartyget hade ett väl litet djupgående i förhållande till sin längd och bredd för att konstruktivt bli ett för Nordsjöfart fullt lämpligt fartyg. En ökning av farledsdjupet i kanalen till 3,9 m framstod därför som önskvärt. Med anledning härav har utredningsmannen låtit föranstalta om en preliminär beräkning av den kostnadsstegring, jämförd med kostnaden för alternativ III, som en sådan ytterligare fördjupning av kanalen skulle föranleda. Enligt denna kostnadsberäkning skulle merkostnaden för detta utförande av kanalen — i det följande betecknat som alternativ IV — vid 1939 års prisnivå komma att uppgå till 918 000 kronor, varav 221 000 kronor belöpte sig på sträckan från Vänern upp till Säffle norra kaj ovanför regleringsdammen vid Säffle. Med 5 % tillägg för centraladministration skulle dessa merkostnader bli resp. 964 000 kronor och 232 000 kronor. För sträckan ovanför Säffle skulle den ifrågavarande ytterligare fördjupningen av farledsdjupet från 3,6 till 3,9 m kunna åstadkommas alternativt genom en ytterligare nedskärning i farledsbotten eller genom en uppdämning av hela sjösystemet ovanför Säffle. För sträckan ovanför Säffle skulle merkostnaden för det förstnämnda utförandet enligt den anförda beräkningen uppgå till 697 000 kronor vid 1939 års prisnivå, medan ingen beräkning verkställts rörande de av en uppdäm-

ning föranledda kostnaderna, alltså för ersättning till markägare för markskador o. s. v. Enligt vissa av utredningsmannen lämnade uppgifter, som stödja sig på en tidigare utredning, synes emellertid denna kostnad kunna uppskattas till storleksordningen 300 000 kronor, varför alltså ett utförande av alternativ IV med uppdamning ovanför Säffle synes bli väsentligt billigare än ett utförande med nedskärning i farledsbotten.

Utredningsmannen har ansett, att den angivna kostnadsökningen för alternativ IV är så betydande, att han ej övertygats om att en ombyggnad av kanalen nu bör ske enligt detta alternativ. Han har emellertid funnit det lämpligt, att, för att underlätta ett genomförande framdeles av en motsvarande fördjupning av hela kanalen, farledsdjupet i slussen redan från början göres 0,3 m större än vad alternativ III i och för sig kräver. Det skulle därmed vara möjligt att, om så befinner sig önskvärt, i en andra etapp av kanalutbyggnaden genomföra alternativ IV för sträckan Vänern—Säffle samt i en tredje utbyggnadsetapp, sedan vederbörlig behandling av frågan ägt rum inför vattendomstol, genomföra den även för den återstående sträckan, men därvid genom en uppdamning av sjösystemet ovanför Säffle.

## 2. Kanalens uppland. Förutsättningarna för dess framtida trafik.

För bedömning av frågan om den framtida trafiken på Säffle kanal och de ekonomiska förutsättningarna för en ombyggnad av kanalen har utredningsmannen verkställt en utredning rörande kanalens uppland och den industriella verksamheten inom detta m. m.

Kanalens uppland kan anses i stort sett sammanfalla med den svenska delen av Byälvens nederbördsområde, vilket omfattar 4 740 kvkm, varav cirka 1 300 kvkm inom Norge. Även den norska delen av vattenområdet tillför emellertid kanalen produkter från där belägna skogar, vilka till en del äro i svensk ägo. De mest betydande orterna inom området äro i söder Säffle köping och i norr staden Arvika. Av övriga utlastningsplatser och bryggor efter farleden äro vidare att nämna utom kanalbolagets kaj och Billeruds aktiebolags lastbrygga i Säffle norr om Säffle Älvängen (tegelbruk), Kila (virkesplats), Knösta (virkesplats), Ökne, Nysäter, Hult, Odenstad, Högsäter, Björnö (sågverk), Hällsbäck (sågverk), Stömne, Skasås, Stavnäs, Sölje, Klässbol (textilfabrik), Hillringsberg (sågverk), Bergsviken-Glava, Grinsbol (sågverk), Älgå, Jössefors (sulfit- och sulfitsprittfabrik) och Sulvik (in- och utskleppningsort för Åmotfors bruk samt eventuellt även för Koppoms bruk).

Enligt riksskogstaxeringsnämndens uppskattning av Sveriges skogstillgångar 1923—1929 (SOU 1932: 26) ingår i Byälvens vattenområde på den svenska sidan om gränsen cirka 2 100 kvkm skogsproduktiv mark. Enligt samma källa funnos inom området följande virkestillgångar, nämligen 4 320 000 fm<sup>3</sup> tall, 8 630 000 fm<sup>3</sup> gran och 1 570 000 fm<sup>3</sup> björk. Den årliga tillväxten inom bark beräknades till 170 500 fm<sup>3</sup> tall, 443 100 fm<sup>3</sup> gran och

103 100 fm<sup>3</sup> björk. Under 1938 uppskattades den kända virkesavverkningen inom Byälvsområdet inklusive avverkning för husbehovsved och husbehovsvirke till cirka 400 000 fm<sup>3</sup>, varav cirka 280 000 fm<sup>3</sup> utgjorde barrträdsvirke för industriens behov. Efter vissa nu planerade utvidgningar av den träförädlande industrien antages industriens totala virkesbehov av barrträdsvirke komma att växa ut till drygt 500 000 fm<sup>3</sup>, varav cirka  $\frac{1}{4}$  tall och  $\frac{3}{4}$  gran. Den årliga tillväxten överstiger sålunda icke blott den nuvarande virkesförbrukningen inom området utan även den förbrukning, som nu planerade industriella utvidgningar kunna väntas komma att medföra. Därtill kommer att man beträffande detta område, som hör till vårt lands mest produktiva skogsområden, synes kunna räkna med en framtida ökning av den årliga skogstillväxten. Skogsindustriens råvarutillgång synes sålunda vara väl tryggad.

På grundval av de nämnda virkestillgångarna har uppbyggts en träförädlande industri, som numera, sedan de gamla järnbruken nedlagts, är den dominerande industrien inom området. Den största träförädlande industrien äges av Billeruds aktiebolag, som har sulfittfabriker, pappersbruk och sulfitsprittfabriker vid Billerud, i Säffle och i Jössefors samt ett sågverk i Hillringsberg. Bolaget äger inom Byälvsområdet fastigheter omfattande förutom 4 000 hektar odlad jord cirka 72 000 hektar skogsmark, därav 16 000 hektar i Norge. Billeruds aktiebolags sågverk vid Hillringsberg är numera omodernt, och bolaget har övervägt att nedlägga sågverket och flytta dess produktion till de av bolaget ägda anläggningarna vid Gruvön. Därest en ombyggnad av kanalen kommer till stånd, har bolaget emellertid för avsikt att modernisera och utvidga driften vid Hillringsberg.

Av övriga industrier, som bygga på träet som råvara kunna nämnas Åmotfors bruk, som tidigare skeppat en del av sin papperstillverkning genom Säffle kanal från lastningsplatsen vid Sulvik och dit fraktat vissa för fabriken behövliga råvaror som kol m. m. Vidare har Koppoms bruk ett pappersbruk och ett träsliperi, som skulle kunna betjänas av en ombyggd kanal, ehuru produktionen såväl som råvarorna tidigare i huvudsak fraktats med järnväg. Uddeholms aktiebolag äger betydande skogar inom Byälvsområdet, men virket härifrån liksom det övriga virke, som detta företag hämtar från området, förädlas vid industrierna i Skoghall. Slutligen utskeppas även virke av Vargöns aktiebolag och Sulfittaktiebolaget Göta till dessas anläggningar vid Göta älv. Det förstnämnda bolaget driver emellertid även ett sågverk inom området vid Helgebol ovanför Jössefors. Andra mindre sågverk finnas inom området vid Hällsbäck, Björnö och Grinsbol.

Övrig industriell verksamhet inom området är i huvudsak koncentrerad till Arvika stad och Säffle köping. I Arvika finnes en betydande metallindustri, vars viktigaste företag äro A.-B. Arvikaverken, A.-B. Thermiaverken, A.-B. Arvika redskapsfabrik och A.-B. Arvika karosserifabrik. Övriga betydande industrier inom Arvika äro A.-B. Östlind & Almquist, piano- och orgelfabrik, Tobaksmonopolet, A.-B. Nordiska tapetfabriken, Arvika ullspinneri- och väveriaktiebolag m. fl. Omfattningen av den industriella verk-

samheten inom Arvika framgår av att 1939 cirka 8 000 ton kol infördes till staden.

Inom Säffle köping finnas förutom A.-B. Billeruds industrier, vilka svara för inemot hälften av den industriella sysselsättningen på orten, bl. a. A.-B. Säffle motorverkstad, A.-B. Säffle gjuteri och mekaniska verkstad, firman Källeregulatorer, andra metallindustrier, ett par möbelfabriker, en karosserifabrik o. s. v.

Bygden har tidigare — vilket åtminstone delvis satts i samband med de otillfredsställande kommunikationerna men därjämte torde sammanhånga med normala rationaliseringssträvanden — rätt kännbart drabbats av avvecklingen av industrier. Sålunda ha Glava glasbruk, Stömne sulfatfabrik, Brättne bruks massafabrik samt ett par träsliperier och sågverk nedlagts av sådana anledningar.

Förutom skogsbruket, träförädlingsindustrien och den övriga nämnda industrien har Byälvsområdet ett betydande jordbruk, vars sammanlagda areal inägojord uppgår till cirka 57 000 hektar. En ombyggnad av kanalen och den intensifiering av jordbruket, som denna kan antagas medföra, kan väntas leda till en trafikökning av jordbrukets råvaror och produkter, främst spannmål, fodermedel, gödselämnen och mjöl.

Inom bygden finnas slutligen vissa naturtillgångar, som i en framtid kunna tänkas få betydelse för trafiken på kanalen, ehuru de f. n. knappast spela någon större roll i detta avseende; däribland kunna nämnas en del kvartsfyndigheter, som tidigare utnyttjats av det numera nedlagda Glava glasbruk, ett mindre skifferbrott samt ett antal av Bolidens gruvaktiebolag gjorda inmutningar av kopparfyndigheter.

Bygdens näringsliv har trots avvecklingen av vissa industrier givit underlag för en fram till det andra världskrigets utbrott i stort sett oavbrutet stigande trafik på kanalen. Den totala godstrafiken på kanalen utgjorde 1913 omkring 170 000 ton, och den steg, efter en nedgång åren under och efter första världskriget samt under den ekonomiska krisen i början av 30-talet, till närmare 290 000 ton 1938. Under det andra världskriget har trafiken ånyo nedgått, och framförallt på grund av att kolimporten ännu icke kommit i gång i full omfattning har den fraktade godsmängden ännu icke uppnått förkrigsnivån.

Under år 1938 fördelade sig trafiken på olika kanalsträckor och godsbefraktare på följande sätt:

	Sträckan Säffle—Vänern		Sträckan Glafs fjorden—Vänern	
	Godsmängd ton	Kanalavgift kr.	Godsmängd ton	Kanalavgift kr.
<i>Utrikesgods</i>				
Billeruds . . . . .	21 145	2 980	60 812	25 255
I övrigt . . . . .	4 071	943	23 344	6 854
<i>Inrikesgods</i>				
Billeruds . . . . .	100	60	87 772	14 436
I övrigt . . . . .	9 650	2 469	83 050	24 946
S:ma	34 972	6 452	254 978	71 491 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Härtill komma fartygsavgifter med 6 727 kronor.

Utrikesgodset representerade 37,7 % av den totala godsmängden och 46,2 % av erlagda kanalavgifter. Billeruds aktiebolags trafik svarade för 58,6 % av hela godsmängden och cirka 75 % av utrikesgodset.

Utredningsmannen har på grundval av från industriföretagen inom området m. fl. inhämtade uppgifter sökt bilda sig en uppfattning om omfattningen av den trafik på kanalen, som kan väntas komma till stånd sedan denna ombyggt för större tonnage. Efter huvudsakligen vissa nu planerade utvidgningar av Billeruds A.-B:s industrier har han sålunda beräknat, att godsmängden efter kanalens ombyggnad skall komma att stiga till omkring 350 000 ton, vilket med nuvarande kanalavgifter, räknade på grundtaxan utan tillägg, skulle motsvara en inkomst av 108 000 kronor. Utredningsmannen framhåller, att kanalombyggnadens genomförande säkerligen skulle komma att verka stimulerande för hela det berörda området och befordra utvecklingen av såväl Byälvsdalens jordbruk som redan befintliga industriföretag samt även verksamt bidra till uppkomsten av nya sådana. Den ökade bebyggelse och växande folkmängd som en sådan utveckling skulle medföra, torde i sin tur leda till att kanalen kommer att tagas i anspråk för transporter av ökade godsmängder, främst kol och andra bränslen, livsmedel, fodermedel o. s. v. Den dominerande faktorn för trafikbehovet kommer dock säkerligen skogsbruket och den därpå grundade industrien att förbliva under överskådlig tid. Den nuvarande återväxten i skogarna säkrar tillgången på råvaror för den existerande industrien liksom för nu planerade utvidgningar av denna. Vad beträffar den betydelsefullaste råvaran för cellulosafabrikerna, granvirket, beräknas den årliga tillväxten sålunda enligt riksskogstaxeringens siffror uppgå till 443 100 fm<sup>3</sup> på den svenska sidan av gränsen, vartill torde komma minst 30 000 fm<sup>3</sup> från till vattenområdet hörande delar av Norge, varför hela den årligen tillgängliga virkeskvantiteten skulle uppgå till 475 000 fm<sup>3</sup>, under det att den motsedda förbrukningen enligt vad i det föregående anförts uppskattas till 382 000 fm<sup>3</sup>.

Som utredningsmannen framhåller synas dessa siffror ge en ganska gynnsam bild av råvaruläget inom kanalens vattenområde. För närvarande finnes en ganska god marginal mellan tillväxten och den nuvarande industriella konsumtionen, medgivande en fortsatt utveckling av industrien, även om — såsom för närvarande är fallet — mindre kvantiteter råvara transporteras till förbrukning på annat håll. Därtill komma de möjligheter, som kunna knytas till ökad skogsproduktion på den i allmänhet mycket goda skogsmarken.

Det är naturligtvis vanskligt att göra prognoser rörande den framtida års-tillväxten, men utredningsmannen anser det ej innebära någon överskattning att räkna med en med 20 % ökad råvarutillgång efter ca 25 år. Den på kanalen transporterade godsmängden kan som nämnts efter kanalens ombyggnad och efter nu planerade utbyggnader av Billeruds fabriker beräknas stiga till omkring 350 000 ton, och utredningsmannen finner det icke vara för optimistiskt att därefter räkna med en fortlöpande ökning av kanal-

trafiken i dess helhet uppgående till 20 % på 25 år, vilket blir en ökning av ej fullt en procent per år i medeltal.

Beträffande frågan om den föreslagna kanalombyggnadens inverkan på fraktkostnadernas förbilligande har utredningsmannen, som i första hand åberopar den ingående undersökning rörande denna fråga, som verkställdes i samband med den 1938/39 genomförda kanalutredningen, företagit en ny undersökning i syfte att få klarlagt i vad mån förhållandena i detta avseende kunna ha förändrats under de senaste åren. Resultatet av denna nya undersökning har givit utredningsmannen anledning uttala att det inte torde få anses för optimistiskt att räkna med att den fraktvinst av i medeltal 1: 50 kronor per ton, som 1938/39 års utredning ansåg skola uppkomma, fortfarande kan betraktas såsom försiktigt beräknad.

### 3. Den lämpligaste organisationsformen efter kanalombyggnaden.

Utredningsmannen har därefter upptagit frågan om de lämpligaste organisatoriska formerna för kanalens förvaltning och drift efter en genomförd ombyggnad av farleden. Det nuvarande kanalbolagets styrelse har anmält, att bolaget ej är mäktigt att självt finansiera en ombyggnad av kanalen enligt föreslagna linjer och ej heller att i övrigt taga ansvar för utförande av ett företag av denna omfattning. Bolagets styrelse har i samband därmed förklarat sig villig att tillstyrka att hela aktiestocken (100 aktier å nominellt tillsammans 150 000 kronor) skulle överlåtas till staten. Bolaget har emellertid icke velat erbjuda försäljning av själva kanalen. Då utredningsmannen vidare funnit, att det icke torde vara möjligt att åstadkomma någon kombination mellan den nuvarande majoriteten i kanalbolaget och andra lokala intressen av betydelse som tillsammans vore beredda att taga ansvaret för kanalens ombyggnad, har han ansett, att ett första steg i syfte att skapa förutsättningar för ombyggnadens genomförande bör vara, att staten skaffar sig ett dominerande inflytande inom Seffle kanalbolag genom förvärf av aktier i detta bolag. Då utredningsmannen vidare funnit, att staten efter ett förvärf av den av Lilliehöök-gruppen innehavda aktiemajoriteten i bolaget har alla erforderliga möjligheter att följa trafiken och dess utveckling samt att öva inflytande inom företaget, och han dessutom ansett det vara ett intresse, att innehavaren av flertalet övriga aktier i bolaget, vilken tillika är kanalens största trafikant, Billeruds A.-B., alltjämt är ekonomiskt knuten till företaget, har han icke ifrågasatt, att staten bör söka förvärva hela aktiestocken. Det har icke syntts utredningsmannen fördelaktigt att införa en helt statlig drift med sedvanlig statlig organisationsform, utan han har ansett att den självständiga bolagsformen utmärkt passar för ett sådant litet företag som Säffle kanal. Om kanalen organiserades som ett sedvanligt statligt verk skulle den statliga stälheten i lönesättningen, enligt utredningsmannens mening medföra en omedelbar fördyring av arbetskraften, och företaget skulle förlora möjligheten att smidigt utnyttja sådan arbetskraft som efter pensionering

på annat håll är väl användbar vid Säffle kanal med den föga intensiva drift, som där förekommer. Även övriga utgiftsposter skulle bli sparsamt samt noggrant nagelfarna vid ett litet självständigt bolag, såsom erfarenheten från det nuvarande kanalbolaget visar.

Utredningsmannen har sålunda stannat för att föreslå, att staten förvärvar aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag och att driften av kanalen även efter en kommande ombyggnad fortsättes i bolagsform.

Vid bedömande av det skäliga priset för aktierna i och för ett kommande förvärv av aktiemajoriteten har utredningsmannen verkställt en undersökning dels av bolagets tillgångar och dels av den hittillsvarande rörelsens driftsresultat, varvid han vad beträffar de löpande inkomsterna, utgått från de trafikförhållanden, som rådde åren närmast före det sista världskriget.

Vid 1945 års utgång utgjorde kanalbolagets värdehandlingar och kontanter sammanlagt 240 000 kronor. Därtill kommer, att kanalbolaget förfogar över ett till den nuvarande administrationsbyggnaden hörande stort parkområde, som Säffle köping önskar förvärva för utläggning till allmän park och som ej är behövt för kanalens fortsatta drift. Enligt av köpingen ingivet anbud skulle av detta markområde cirka 20 000 m<sup>2</sup> kunna försäljas till ett pris av 4 kronor per m<sup>2</sup> och sålunda inbringa 80 000 kronor. Om denna post medräknas uppgår kanalbolagets likvida medel, värdehandlingar och realiserbara tillgångar till sammanlagt 320 000 kronor, varav dock cirka 60 000 kronor måste reserveras för den pensionsstiftelse, som bolaget inrättat. Utredningsmannen har vidare ansett sig böra räkna med att ytterligare 50 000 kronor av nämnda belopp bör reserveras för genomförande av vissa provisoriska reparationer och mindre förnyelsearbeten intill dess att kanalombyggnaden beslutas. Av bolagets disponibla tillgångar skulle sålunda återstoden, 210 000 kronor, kunna ställas till förfogande för själva kanalombyggnaden.

Utredningsmannen har jämväl föranstaltat om en värdering av kanalbolaget tillhöriga byggnader, vilka ehuru de icke i någon nämnvärd grad representera tillgångar, som kunna göras disponibla för finansiering av kanalombyggnaden, böra beaktas vid värderingen av bolagets aktier. Enligt ett värderingsinstrument över bolaget tillhöriga byggnader i Säffle, vilket upprättats på kanalbolagets uppdrag den 29 oktober 1945 av byggmästarna Karl Kilberg och C. E. Andersson, uppgår ifrågavarande byggnadsvärde till 291 000 kronor.

I och för sin bedömning av resultatet av den löpande driften av kanalen har utredningsmannen konstruerat en driftbudget för den nuvarande kanalen, avseende ett normalår med hittillsvarande förutsättningar för trafiken. Vid uppgörandet av nämnda budget har — förutom att hänsyn tagits till sådana förändringar av vissa utgiftsposter, som ett statligt övertagande av aktiemajoriteten skulle medföra — kanalrörelsens inkomster beräknats så, att utredningsmannen beträffande kanal- och slussrörelsen utgått från det medeltal av kanalinkomster, som uppnåddes under åren 1929—1938, men till de enligt för kanalen gällande grundtaxa beräknade avgifterna lagt ett

av kostnadsstegringen betingat tillägg av 30 %. Beträffande förfarandet i sistnämnda punkt bör anmärkas, att kanalbolaget hittills ej medgivits uttaga tillägg till de enligt grundtaxan utgående kanalavgifterna med mera än 20 %; utredningsmannen har emellertid ansett att kanalbolaget både med hänsyn till den inträffade kostnadsstegringens storlek och med hänsyn till de avgiftsförhöjningar, som medgivits andra kanalföretag, borde beviljas en 30-procentig förhöjning av avgifterna och för den skull utgått ifrån en sådan förhöjning vid uppgörandet av den nämnda årsbudgeten. Den sålunda upprättade driftbudgeten synes ge vid handen, att den hittills i regel lämnade utdelningen på aktiekapitalet av 9 % nätt och jämnt skulle kunna upprätthållas.

På grundval av nämnda undersökningar rörande bolagets ställning har utredningsmannen upptagit förhandlingar med innehavarna av aktiemajoriteten i bolaget om överlåtelse till staten av denna. Underhandlingarna har lett till att en preliminär överenskommelse, träffad under förbehåll att den godkändes av Kungl. Maj:t före utgången av 1947, uppnåts enligt vilken aktiemajoriteten, 73 aktier, skall överlåtas på staten för ett pris av 3 850 kronor per aktie. Med uppgörelsen äro förknippade vissa åtaganden från statens sida rörande bl. a. pensionering av kanalbolagets nuvarande verkställande direktör enligt samma grunder, som gällde för pensionering av en statens befattningshavare i lönegrad A 27 i då gällande civila avlösningsreglemente, samt en däremot svarande änkepensionering av verkställande direktörens hustru. Ifrågavarande pensioner skulle enligt uppgörelsen bestridas av kanalbolagets löpande inkomster men, för det fall dessa icke skulle förslå härför, garanteras av staten. I uppgörelsen ingick vidare, att kanalbolagets verkställande direktör under viss tid efter sin avgång skulle ställa sin arbetskraft till kanalbolagets förfogande för utförande av arbete rörande kanalen och dess ombyggnad och att han härför skulle åtnjuta ett arvode, som tillsammans med nämnda pension tillförsäkrade honom samma inkomst som lönen för direktörsbefattningen.

#### **4. De ekonomiska förutsättningarna för kanalens drift efter ombyggnaden.**

I samband med sin utredning rörande de ekonomiska förutsättningarna för kanaldriften efter ett genomförande av den föreslagna ombyggnaden har utredningsmannen upptagit till behandling såväl frågan angående de avgifter, varmed trafiken efter kanalombyggnaden synes kunna belastas, som de kostnader som den framtida driften av den ombyggda kanalen kan antagas medföra.

Vad beträffar kanalavgifterna, fastställdes den nu gällande taxan för Säfte kanal 1916. Från och med 1943 har som nämnts medgivits ett av kostnadsstegringen under kriget betingat 20-procentigt tillägg på de i denna taxa angivna grundavgifterna. Utredningsmannen har funnit att en över-



arbetning av Säffle kanals taxa är av behovet påkallad redan med hänsyn till önskvärdheten av att åstadkomma vissa förenklingar i debiteringen. Oberoende därav anser utredningsmannen, att om den föreslagna kanalombyggnaden kommer till stånd och före dennas slutförande bör utfärdas en ny taxa, fastställd med beaktande av de ökade kostnaderna för kanalens drift, som föranletts av ombyggnaden, såväl som av de därigenom vunna fördelarna med avseende på fraktkostnaderna för det i farleden användbara tonnaget. Då det nästan uteslutande torde bli transporter av gods till och från utlandet, som kunna väntas bli förbilligade genom kanalens modernisering, finner utredningsmannen det riktigast, att de avgiftshöjningar, som befinnas erforderliga, påläggas just dessa transporter, vilket då lämpligast bör ske på sådant sätt att för den större utlandstrafiken såväl fartygs- som varuavgifter höjas. En företagen undersökning har visat, att ifrågakarande utlandstransporter 1938 inbringade i erlagda varuavgifter 57 620 kronor och i fartygsavgifter 3 800 kronor eller tillhoppa 61 420 kronor. Med nu utgående generella tillägg av 20 % till grundavgifterna skulle ifrågakarande inkomst uppgå till 73 704 kronor och med det 30-procentiga generella tillägg, som utredningsmannen för sin del funnit böra medgivas, skulle inkomsten uppgå till 79 846 kronor. Räknat per lastton motsvara de nuvarande avgifterna för hela kanalsträckan i genomsnitt på olika varuslag omkring 30 öre. Redan i samband med de kalkyler rörande kanalombyggnadens bärighet, som verkställdes vid 1938/39 års utredning, betecknades även från industrihåll ett genomsnittligt tillägg till kanalavgifterna av storleksordningen 30 öre per lastton för utlandsgods såsom icke orimligt. Den möjliga fraktkostnadsbesparingen genom övergång till större tonnage har som nämnts beräknats komma att uppgå till avsevärt mera. Vid sina kalkyler rörande den ombyggda kanalens driftekonomi har utredningsmannen förutsatt att en ökning av avgifterna å utlandsgodset å det större tonnaget skall medgivas med i genomsnitt åtminstone 75 % av 1938 års avgifter för samma gods. Vid nämnda års transportmängd skulle denna ökning sålunda komma att uppgå till  $(0,75 \times 61\,420 \text{ kronor})$  cirka 46 000 kronor. Under dessa förutsättningar och med utgångspunkt från tidigare redovisade beräkningar rörande omfattningen av trafiken efter kanalombyggnaden har utredningsmannen beräknat, att de årliga inkomsterna för den för fartyg med 700 tons lastkapacitet ombyggda kanalen skola komma att uppgå till följande belopp.

## I n k o m s t e r.

	Kronor
Kanalavgifter enligt nuvarande grundtaxa vid en efter kanalombyggnaden till ca 350 000 ton ökad godsmängd .....	108 000
30 % generellt tillägg till grundtaxans avgifter .....	32 000
Särskilt tillägg för export- och importgods och för större fartyg ..	46 000
Hyror .....	8 000

---

Summa kronor 194 000.

Vid inkomstberäkningen ha inga ränteinkomster medtagits då nu tillgängliga medel, bortsett från pensionsstiftelsens tillgångar, förutsatts vara förbrukade vid kanalombyggnaden. Däremot har inkomstposten hyror ökats något med hänsyn till att lönerna för personalen beräknats med tanke på att hyra skall erläggas för tjänstebostäder.

En motsvarande beräkning av de årliga utgifterna — bortsett från kapitalutgifter och avsättning till reservfond — för den ombyggda kanalens drift framgår av följande sammanställning:

#### U t g i f t e r.

	Kronor.
Kanalinspektör .....	9 500
Kontorsskrivare .....	6 600
1 slussmästare .....	5 000
2 sluss- och brovakter vid Säffle .....	7 800
1 brovakt vid Nysäter .....	3 900
Verkst. direktör, styrelse och revisorer .....	6 000
Pension till nuv. verkst. direktören .....	8 880
Avsättning till pensionsfond .....	2 000
Underhåll, driftkostnader och skatter .....	61 000
Avsättning till förnyelsefond .....	18 000
Avskrivning av inventarier och materialier .....	4 000
<u>Summa kronor</u>	<u>132 680.</u>

Utgifterna äro kalkylerade efter 1945 års penningvärde. Den fasta personalen har ansetts kunna begränsas till en kanalinspektör och en kontorsskrivare samt en slussmästare och tre vakter, varav två skifta vid Säffle (bro och sluss) och en tjänstgör vid Nysäterbron. Lönerna för den ledande personalen ha räknats något höjda, då ansvaret får anses något större vid den ombyggda kanalen.

Verkställande direktör (bisyssla), direktion och revisorer beräknas tillsammans kräva en kostnad av 6 000 kr.

Underhåll, driftskostnader och skatter ha efter granskning av i denna post ingående detaljutgifter upptagits till 61 000 kronor. Det bör bemärkas att de konstarbeten, som skola underhållas efter ombyggnaden, ej äro mycket mera omfattande, än de nuvarande. Avskrivningen för inventarier och materialier har ökats med en tredjedel.

Vad slutligen gäller avsättning till förnyelsefond har den beräknats 50 % större än i 1938/1939 års utredning angivna, eller till 18 000 kronor.

De angivna beräknade driftsutgifterna, 132 680 kronor understiga de beräknade inkomsterna, 194 000 kronor, med omkring 61 000 kronor, som alltså motsvarar det belopp, vilket efter kanalombyggnaden kan antagas årligen stå till förfogande för, förutom nödiga avsättningar till reservfond, förräntning av investerat kapital. Om avsättning till reservfond göres med 20 % skulle omkring 50 000 kronor återstå till förräntning av investerat

kapital. Avdrages kalkylationsmässigt 12 000 kronor för förräntning av det gamla aktiekapitalet (motsvarande ca 3 % på det pris per aktie, som staten skulle betala för aktiemajoriteten), komme att återstå ca 38 000 kronor för förräntning av nytt kapital, som insättes i företaget. Med viss marginal skulle detta svara mot en investering av 600 000 kronor efter 5 % ränta.

Med stigande utveckling komme kanalintäkterna att växa, varigenom möjligheterna att förränta ett större investerat kapital skulle öka.

Såsom tidigare anförts, är dock en gräns given därigenom att huvudråvaran kommer från skogen, vars tillväxt är begränsad. Det har på grund härav ansetts rimligt att räkna med en till 20 % begränsad ökning av kanalinkomsterna, nådd inom en period av 25 år. Den övre gränsen för investeringar, som skulle ha utsikt att bli räntabla, skulle då ligga vid ca 1,5 miljon kronor. Kapital, som tillskjutes därutöver, torde ej bli affärsmässigt räntabelt inom överskådlig tid, såvida det ej är möjligt att höja taxorna, utöver vad som i det föregående förutsatts. För sin del har utredningsmannen emellertid ej velat ifrågasätta en sådan höjning.

### 5. Kanalombyggnadens finansiering. Erforderligt nytt kapital.

Enligt i det föregående redovisade kostnadsberäkningar kan kanalombyggnaden, utförd enligt alt. III i 1938/39 års förslag men med de smärre justeringar, som utredningsmannen föreslagit, vid en prisnivå, som ligger 50 % över 1939 års prisläge, beräknas komma att draga en kostnad av 2 910 000 kronor. Till täckande av nämnda byggnadskostnad kan av det nuvarande kanalbolagets likvida eller realiserbara tillgångar som nämnts disponeras 210 000 kronor, varför det erforderliga tillskottet av nytt kapital vid angivet prisläge uppgår till 2 700 000 kronor. Därest kanalombyggnaden för sträckan Vänern—Säffle norra kaj utföres för ett farledsdjup av 3,9 m enligt alt. IV, ökas den sammanlagda byggnadskostnaden respektive det erforderliga nya kapitaltillskottet för ombyggnaden med 350 000 kronor till 3 260 000 respektive 3 050 000 kronor.

Enligt den i det föregående anförda räntabilitetskalkylen för den ombyggda kanalen, synes denna tämligen omedelbart efter ombyggnaden kunna, utöver hittillsvarande normala förräntning av det nuvarande aktiekapitalet, bära förräntning av ett nytt kapital av omkring 600 000 kronor och därefter inom en period av 25 år kunna väntas uppnå en sådan utveckling av trafiken och kanalinkomsterna, att ett nytt kapital av ytterligare 900 000 kronor eller inalles 1 500 000 kronor kan förräntas jämte det nuvarande aktiekapitalet. Utgående från denna beräkning och i enlighet med sin uppfattning, att kanalen även efter ombyggnaden bör drivas som ett fristående företag i aktiebolagsform, har utredningsmannen föreslagit, att det erforderliga nya kapitalet för kanalens ombyggnad anskaffas på så sätt, att kanalbolagets aktiekapital ökas med 1 500 000 kronor och att staten såsom

en direkt subvention för ombyggnadens genomförande utan anspråk på återbetalning eller förräntning tillskjuter ett belopp, motsvarande det därutöver erforderliga nya kapitalet eller, vid en total byggnadskostnad vid ombyggnadens utförande enligt alt. III av 2 910 000 kronor, 1 200 000 kronor. Det ifrågavarande nya aktiekapitalet har utredningsmannen föreslagit skola fördelas på två serier svarande mot de förutsedda successivt ökande förräntningsmöjligheterna i framtiden, nämligen en B-serie å 600 000 kronor och en C-serie å 900 000 kronor, vilka skola vara berättigade till utdelning först sedan det nuvarande aktiekapitalet, A-serien, förräntats med 5 % och i övrigt i den ordningen, att B-serien skall vara förtursberättigad till utdelning med 5 %, innan utdelning lämnas å C-serien.

Utredningsmannen har funnit det nödvändigt, att staten påtager sig huvudparten av ansvaret för kanalombyggnaden och erhåller ett dominerande inflytande i kanalbolaget, men han har likväl ansett det vara av väsentligt värde, att jämväl lokala trafikintressen ekonomiskt engageras i företaget. Förhandlingar ha därför upptagits med Billeruds AB, som är aktieägare i det nuvarande kanalbolaget och som samtidigt är kanalens största trafikant, om dess medverkan i den ifrågasatta nya aktieteckningen i samband med kanalens ombyggnad. På grundval härav har en preliminär överenskommelse träffats, enligt vilken Billeruds AB under förutsättning, att statsmakterna senast under 1947 fattade beslut om att kanalombyggnaden skulle komma till stånd i enlighet med utredningsmannens förslag, förband sig att delta i den föreslagna nya aktieteckningen med en tredjedel av vardera B- och C-serien eller med tillhoppa 500 000 kronor mot att staten förband sig att dels teckna återstoden av det nya aktiekapitalet och dels därutöver lämna kanalbolaget förutnämnda subvention för ombyggnadens genomförande. Överenskommelsen med Billeruds AB avsåg, att kanalombyggnaden åren 1949—52 skulle genomföras enligt det av utredningsmannen förordade alt. III. Några förhandlingar beträffande storleken av Billeruds AB:s ekonomiska medverkan vid ett eventuellt genomförande av ombyggnaden enligt alt. IV ha icke förts mellan bolaget och utredningsmannen, som därom blott uttalat, att det vid ett sådant fall torde få ankomma på Säffle köping, Billeruds AB och staten att sinsemellan fördela den därvid uppkommande merkostnaden.

Något annat bidrag från de berörda kommunernas sida till genomförande enligt alternativ III av kanalombyggnaden har utredningsmannen icke ansett sig böra ifrågasätta, än att han förutsatt, att Säffle köping och Arvika stad skola förbinda sig att färdigställa kajer och, för Arvika stads vidkommande, bekosta utvidgning av inseglingsled till dessa.

Utredningsmannens förslag beträffande kanalombyggnadens finansiering innebär som nämnt, att staten — utöver det kapitaltillskott, som den föreslagna nyteckningen av aktier medför och som i varje fall anses efter hand komma att förräntas — skall bidra med en direkt subvention av 1 200 000 kronor. Utöver skälet, att det gäller en betydelsefull allmän farled, som staten har anledning att stödja, föreligger enligt utredningsmannens mening ett pri-

vatekonomiskt motiv för staten, såsom ägare av Trollhätte kanal, att lämna denna subvention för att därmed skapa möjligheter att hålla trafiken på Säffle kanal vid liv och utveckla den. Ränta på 1,2 miljoner kronor efter statens upplåningsränta 3 % uppgår till 36 000 kronor. Redan före det senaste världskriget utgjorde Trollhätte kanals årliga inkomster av trafik från eller till Säffle kanal omkring 100 000 kronor. Ett bortfall av en väsentlig del av denna trafik, vilket skulle kunna befaras därest en ombyggnad och modernisering av Säffle kanal ej komme till stånd, skulle å ena sidan sålunda kunna medföra en beaktansvärd minskning även av inkomsterna från Trollhätte kanal. Å andra sidan kan en ombyggnad av Säffle kanal om några år förväntas leda till en trafikökning för Trollhätte kanal, som även komme att medföra en inkomstökning för denna med betydande belopp. Utredningsmannen finner det vanskligt att i siffror uppskatta den inkomstökning för Trollhätte kanal, som kan väntas uppkomma, därest en ombyggnad av Säffle kanal kommer till stånd, eller den inkomstminskning, som kan väntas, om kanalombyggnaden uteblir, men framhåller, att efter förkrignivå nämnda inkomstökning efter några år torde kunna uppgå till 30 000 kronor årligen och att den senare kan komma att växa ytterligare. Den vid en utebliven kanalombyggnad inträffande inkomstminskningen torde så småningom bli av minst samma storleksordning. Härav drager utredningsmannen den slutsatsen, att en investering av 1 200 000 kronor, utöver den ifrågasatta nyteckningen av aktier i Seffle kanalbolag, väl skulle löna sig för staten såsom ägare av Trollhätte kanal.

## 6. Sammanfattning av utredningsmannens yrkanden.

Under återopande av sin utredning har utredningsmannen föreslagit att Kungl. Maj:t avlåter proposition till riksdagen med hemställan,

att riksdagen måtte godkänna ett av utredningsmannen upprättat förslag till avtal mellan Kungl. Maj:t och Kronan samt direktören J. W. Lilliehöök angående förvärv av 73 st aktier i Seffle kanalbolag till ett pris av 3 850 kronor per aktie och i övrigt på i avtalet angivna villkor;

att riksdagen måtte för ändamålet bevilja ett anslag av 281 050 kronor att utgå av lånemedel; samt

samt att riksdagen måtte godkänna ett likaledes av utredningsmannen upprättat förslag till avtal mellan Kungl. Maj:t och Kronan samt Billeruds aktiebolag, varigenom staten förbinder sig att bidra till ombyggnad av Säffle kanal enligt föreliggande förslag alternativ III a justerat dels genom teckning av aktier till ett belopp av 1 000 000 kronor på i avtalet specificerade villkor, dels genom tillskott utan förräntning och återbetalningskyldighet av ett belopp av 1 200 000 kronor, vilket dock kan komma att ökas om fördyring inträder.

Enligt avtalet förutsättes, att det till aktieteckning erforderliga beloppet, 1 000 000 kronor, anvisas av 1949 års riksdag samt det återstående beloppet successivt av 1950—1952 års riksdagar.

## Remissyttranden.

Över utredningsmannens förslag ha yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, kommerskollegium, lotsstyrelsen, statskontoret, länsstyrelsen i Värmlands län, Seffle kanalbolag. Billeruds A.-B., chefen för marinen och järnvägsstyrelsen. Kommerskollegium har i sin tur hört handelskammaren i Karlstad, Vänerns seglationsstyrelse, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Kanalflottans redareförening och Föreningen för inre vattenvägar, varjämte även Billeruds A.-B. avgivit yttrande till kollegium. Länsstyrelsen i Värmlands län har inhämtat yttranden från vägförvaltningen i länet, landsfiskalerna i Arvika, Näs och Gillbergs distrikt, kommunalborgmästaren i Arvika och handelskammaren i Karlstad ävensom kommunalfullmäktige i Älgå, Kila, Glava, Stavnäs och Gillberga socknar samt Säffle köping, kommunalstämman i Högeruds socken och stadsfullmäktige i Arvika samt ett antal företag inom Säffle kanals trafikområde.

De hörda remissinstanserna ha allmänt tillstyrkt den föreslagna ombyggnaden av Säffle kanal, men det övervägande flertalet av dem har ansett, att ombyggnaden bör komma till utförande icke i enlighet med det av utredningsmannen förordade, som »alternativ III a justerat» betecknade förslaget utan i enlighet med det i utredningsmannens betänkande angivna utförande, som betecknats som »alternativ IV» och som innebär, att farledsdjupet å sträckan Väner-Säffle ökas till 3,9 m vid ett normalt lågvattenstånd i Väner av + 43,75 m.

Beträffande innehållet i de avgivna remissyttrandena torde jag i övrigt få anföra följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har granskat utredningsmannens kostnadsberäkning för »alternativ III a justerat» och efter omräkning enligt nuvarande prisläge uppskattat totalkostnaden till 3 140 000 kronor. Detta belopp är 62 procent högre än den av utredningsmannen på grundval av 1939 års prisläge beräknade kostnaden. Härvid bör dock beaktas, att styrelsen för centraladministration och oförutsedda kostnader räknat med ett pålägg av ca 20 procent, medan det motsvarande av utredningsmannen gjorda pålägget utgör ca 17 procent. Den till 1946 års prisläge hänförliga kostnaden är sålunda 230 000 kronor eller 8 procent högre än den av utredningsmannen beräknade kostnaden. Relativt sett är skillnaden alltså icke betydande. Den av utredningsmannen angivna kostnaden — som givetvis är att betrakta såsom approximativ — synes utan risk för en felbedömning av större mått kunna läggas till grund för statsmakternas ställningstagande i förevarande fråga.

Styrelsen har funnit frågan om en uppdämning av Byälven för närvarande böra lämnas åsido.

Beträffande frågan om en fördjupning av farledens nedre del till 3,9 m djup har styrelsen anfört i huvudsak följande.

Farledens nedre del till Säffle har en relativt större trafikekonomisk betydelse jämfört med den övre delen, och den ifrågavarande fördjupningen kommer att ställa sig väsentligt dyrare, om den utföres framdeles såsom en fristående byggnadsetapp, i jämförelse med vad fallet blir, om den utföres samtidigt med den nu föreslagna ombyggnaden. Vidare bör beaktas, att vattenståndet i Vänern under vissa torrperioder kan komma att sjunka under den lågvattenyta, som vid vederbörande utredning räknats såsom normerande; detta förhållande utgör ännu en anledning, som talar för det större farledsdjupet.

Enligt styrelsens mening torde utförandet av en ytterligare fördjupning av farledens nedre del komma att medföra ett väsentligt tillskott i värdet av ombyggnaden i fråga, vilket sannolikt kommer att fullt uppväga motsvarande merkostnad. Med hänsyn till nuvarande osäkerhet beträffande kostnadsökningens storlek, synes emellertid avgörandet rörande farledsdjupet utan större olägenhet kunna uppskjutas, intill dess säkrare underlag finnes för en avvägning mellan kostnad och båtnad. Under alla förhållanden bör dock djupet i slussen redan i samband med den nu planerade ombyggnaden göras 3,9 m liksom slussportsbredden bör ökas från 10,2 till 10,6 m. Merkostnaden härför uppskattas till 50 000 kronor.

Mot i betänkandet lämnade driftskalkyler och i samband därmed gjorda förutsättningar har styrelsen intet att erinra. Ej heller har styrelsen någon erinran mot utredningsmannens förslag angående kanalombyggnadens finansiering och kanalens framtida förvaltning och drift.

Styrelsen har tillstyrkt av utredningsmannen föreslagen plan för statens medverkan till en ombyggnad av Säffle kanal i huvudsak på grundval av det byggnadsförslag, som betecknats alt. III a justerat, dock med förutnämnda ändringar i vad avser tröskeldjup i slussen samt slussportsbredd.

*Vattenfallsstyrelsen* framhåller efter därom förebragt utredning att det förefinnes risk för att vattenståndet i Vänern under vissa år under långa perioder kan bli så lågt, att fartyg med 3,3 m djupgående icke kunna framföras å sträckan Vänern—Säffle vid ett utförande av kanalen enligt alternativ III med 3,6 m vattendjup vid ett vattenstånd av + 43,75 m.

Med hänsyn härtill ifrågasätter styrelsen, huruvida icke farledssträckan Vänern — bassängen ovanför slussen bör fördjupas till 3,9 m under + 43,75, vilket innebär, att 3,3 m djupgående fartyg kunna passera denna sträcka vid ett lägsta vattenstånd av + 43,45 och 3,6 m djupgående fartyg vid ett lägsta vatten av + 43,75.

I fortsättningen framhåller styrelsen, att en ombyggnad av Säffle kanal kommer att möjliggöra en avsevärt förbättrad och vidgad trafik till gagn för näringslivet i de orter, som äro hänvisade till kanalen för sina transporter. Enligt de framlagda kalkylerna torde inom 25 år efter ombyggnaden ca 3 % avkastning kunna ernås på det föreslagna till 1,65 miljoner kronor uppgående aktiekapitalet, medan däremot icke någon ränta skulle kunna tills vi-

dare påräknas beträffande resten av kapitalet, vilket dock anses svara mot statens allmänna intresse av att tillgodose bygdens trafikbehov samt av Trollhätte kanalverks inkomster av trafiken genom Säffle kanal. Då varken det nuvarande kanalbolaget eller de industrier och kommuner, som i första hand skulle komma att tillgodogöra sig fördelarna av förbättrade trafikförhållanden å kanalen, kunna genomföra kanalombyggnaden, bör staten ingripa, ifall ombyggnad skall komma till stånd. Såsom utredningsmannen framhållit har staten i detta fall som ägare av Trollhätte kanal visst direkt intresse av frågan.

Styrelsen tillstyrker att det av utredningsmannen framlagda förslaget till ombyggnad av kanalen utföres, dock att styrelsen med hänsyn till förekommande lågvattenstånd i Vänern anser sig böra förordna en fördjupning av farledssträckan Vänern—bassängen ovanför slussen enligt det i utredningen angivna alternativet IV, samt att de upprättade avtalen godkännas.

*Kommerskollegium* säger sig tidigare ha funnit det tveksamt, huruvida en utbyggnad av kanalen, som ej skulle tillåta större fartyg än sådana med en lastdrygheit om ca 700 tons dödvikt att passera farleden, verkligen skulle komma att medföra någon mera väsentlig förbättring av sjötrafiken i kanalen, detta särskilt som den svenska handelsflottan icke omfattar många fartyg av nämnda storleksordning och tillika av sådan beskaffenhet, att de kunna nyttjas i nordsjöfart. Vid närmare undersökningar och genom de yttranden i ärendet, som kollegium inhämtat från rederihåll, har kollegium emellertid funnit, att ett visst för kanalen lämpligt tonnage redan står till förfogande och att därtill intresse för anskaffande av ytterligare sådant tonnage förefinnes på flera håll inom sjöfartsnäringen.

Om hänsyn finge tagas till allenast vad som vore ur sjöfartssynpunkt mest ändamålsenligt, skulle kollegium vara benäget att förordna alternativ IV. Därest detta förslag skulle anses för dyrt för att nu komma i fråga, finner kollegium det välbetänkt att vid en blivande ombyggnad enligt alternativ III i varje fall taga sådan hänsyn till kommande behov och möjligheter, att själva slussen redan nu utbygges till ett djup av 3,9 m och med en sådan bredd i slussporten, som tillåter en senare fördjupning av kanalen utan förnyad ombyggnad av slussen.

Kollegium, som finner det önskvärt, att ombyggnadsarbetet kommer till utförande snarast möjligt, erinrar om att Billeruds A.-B. umgåtts med planer att nedlägga driften vid Hillringsbergs sågverk men är berett att rationalisera driften därstädes, under förutsättning att utbyggnaden av kanalen kommer till stånd, så att mera ekonomiska transportförhållanden kunna påräknas. Kollegium erinrar vidare om att flera industriföretag inom området redan nedlagts till följd av de otillfredsställande transportförhållandena.

Kollegium anser sig icke för närvarande kunna taga ställning till storleken av en ifrågasatt förhöjning av kanalavgifterna efter ombyggnaden. Även om en höjning av avgifterna enligt utredningsmannens förslag skulle befinnas icke böra vidtagas och den beräknade räntabiliteten icke skulle kunna förverkligas, synes enligt kollegium detta förhållande icke böra hind-



ra, att utredningsmannens förslag angående kanalens ombyggnad och förvaltning genomföres, då det icke är den direkta förräntningen, som bör vara avgörande för om företaget skall komma till stånd eller icke, utan den effekt företaget kan väntas få på den ekonomiska utvecklingen i bygden.

*Lotsstyrelsen* uttalar, att avsikten med den ifrågasatta ombyggnaden av Säffle kanal bland annat synes vara att möjliggöra direkt fartygstrafik mellan å ena sidan Arvika med flera vid Byälvens övre del belägna platser och å andra sidan nordsjöhamnar. Det torde dock kunna ifrågasättas, huruvida något av de olika alternativen I—IV kan anses innefatta förutsättningar för en dylik trafik av mera betydande omfattning med för närvarande befintligt, för nordsjöfart lämpat tonnage. Styrelsen räknar med att en särskilt konstruerad typ av fartyg kommer att bli erforderlig för att lämpa sig för trafik såväl i den ombyggda kanalen som i nord- och östersjöfart.

Av de olika ombyggnadsalternativen anser sig styrelsen även under denna förutsättning böra i första hand förorda alternativ IV såsom bäst tillgodoseende sjöfartens behov. Därest emellertid sagda alternativ med hänsyn till de avsevärda kostnader, som ett genomförande av detsamma beräknas medföra, icke skulle anses böra komma till utförande, torde enligt styrelsens uppfattning endast »alternativ III a justerat» böra komma i fråga. Styrelsen framhåller dock i likhet med utredningsmannen, att även vid detta alternativ slussen vid Säffle bör byggas för 3,9 meters djup i enlighet med alternativ IV för att därigenom ett eventuellt framtida genomförande av sistnämnda alternativ skall kunna underlättas. I detta syfte bör jämväl slussportsbredden ökas från 10,2 till förslagsvis 10,6 meter.

*Statskontoret* framhåller till en början, att man icke torde kunna säga någonting med bestämdhet om de närmaste årens prisutveckling. En ytterligare prisstegring med därav följande krav på ytterligare kapitallämskott från statens sida för ombyggnadens genomförande ter sig dock enligt statskontorets mening icke osannolik.

I fortsättningen anför statskontoret, att frågan om den gräns till vilken kanalavgifterna efter kanalens ombyggnad skulle kunna höjas utan men för företagets konkurrenskraft, icke tillfredsställande utretts. Ämbetsverket kan icke föreställa sig, att Säffle kanal efter den föreslagna ombyggnaden skall kunna drivas som ett efter affärsmässiga principer skött företag, och kan därför heller icke tillstyrka förslaget om bildande av ett halvstatligt aktiebolag för sådant ändamål. Då det förefinnes ett nära ekonomiskt samband mellan Trollhätte och Säffle kanaler, framstår det som naturligt att söka få till stånd en sammanslagning av de båda kanalföretagen till en ekonomisk enhet. Statskontoret föreslår därför, att denna fråga göres till föremål för ingående undersökning.

Utredningsmannens beräkningar rörande det pris, 3 850 kronor per aktie, som staten skulle ha att erlægga vid förvärv av aktierna i Seffle kanalbolag, finner ämbetsverket icke kunna läggas till grund för ett bedömande av kanalens affärsvärde. Om man beräknar kanalens nettoavkastning till

13 000 kronor, vilket ur säljarens synpunkt får anses fördelaktigt, skulle med en kapitalisering efter 4 procent kanalens affärsvärde för de nuvarande ägarna av bolaget utgöra 325 000 kronor eller 3 250 kronor per aktie, vilket enligt statskontorets mening torde vara det högsta pris, som bör ifrågakomma vid inlösen av aktierna.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* erinrar om att kanalens uppland, området kring Byälven och dess vattensystem, som sedan mer än 100 år haft Säffle kanal till huvudtrafikled, utgör en betydelsefull bygd med goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv. En viss tillbakagång hade under senare tid drabbat vissa grenar av den industriella verksamheten i bygden, helt visst delvis såsom följd av bristande anpassning av kommunikationsväsendet efter utvecklingens krav. Icke minst de goda skogstillgångarna omkring Glafs fjorden torde emellertid kunna utgöra underlag för en ny utveckling, om kommunikationsväsendet förbättras. Jämväl i övrigt borde efter en sådan förbättring förhoppningar kunna hysas om en expansion och en ökad differentiering av produktionen inom bygden. Det är därför en fråga av stor och allmän betydelse, att kanalen bringas i tidsenligt skick samt erhåller sådan trafikkapacitet, att trafikbehovet kan tillgodoses. Därvid möter med styrka kravet på direkta sjöfartsförbindelser med utländska nord- och östersjöhamnar för förbilligande av frakterna. Utan att staten lämnar sitt stöd, mäktar bygden ej realisera sina önskemål på en ombyggnad av kanalen. Såsom ägare av Trollhätte kanal synes staten även äga ett direkt, affärsbetonat intresse att medverka till en lösning av frågan om en lämplig ombyggnad av kanalen.

Enligt länsstyrelsens mening föreligga bärande skäl för att staten genom förvärv av aktiemajoriteten skaffar sig ett dominerande inflytande inom kanalbolaget samt därigenom skapar framtida trygghet för kanalbolaget och förutsättningar för kanalens modernisering. De villkor, på vilka aktieförvärvet enligt den preliminära uppgörelsen skulle ske, synes länsstyrelsen med hänsyn till de allmänna intressenas betydelse vara godtagbara.

Angående önskemålen om en fördjupning av viss sträcka av kanalen till 3,9 m och en breddning av slussporten till 10,6 m uttalar länsstyrelsen, att det vore lyckligt om dessa önskemål kunde vinna beaktande, dock under förutsättning att dröjsmål med frågans avgörande ej förorsakades därav.

*Arvika stad* tillstyrker utredningsmannens förslag och förbinder sig att till den tidpunkt, då kanalen beräknas kunna tagas i anspråk för större tonnage, ha färdigställt kajer med tillfarter ävensom att bekosta utvidgningen av rännan genom sundet mellan Glafs fjorden och Kyrkviken i enlighet med i betänkanDET givna förutsättningar.

*Säffle köping* tillstyrker utredningsmannens förslag och förbinder sig, att vid av utredningsmannen förutsatt tid ha färdigställt kajplatser och tillfarter till dessa, användbara för det fartygsdjup, som ombyggnaden avser.

*Handelskammaren i Karlstad* tillstyrker ett genomförande av »alternativa

tiv III a justerat» men ifrågasätter om ej samtidigt möjlighet borde beredas för en framtida eventuell fördjupning av kanalen till 3,9 m på sträckan Vänerne—Säffle sluss och i själva slussen. På samma gång borde slussportsbredden ökas i relation härtill, förslagsvis 10,6 m.

*Billeruds aktiebolag* tillstyrker utredningsmannens förslag men framhåller samtidigt betydelsen av att även djupet i farleden nedanför Säffle sluss ökas till 3,9 m samt att slussporten breddas till 10,6 m.

*Seffle kanalbolag* anser sig ej kunna finansiera ombyggnadsprogrammet och hemställer att avtalen om statsförvärv skola godkännas, att ombyggnad av kanalen skall ske i enlighet med utredningens förslag alternativ IV samt att ombyggnad av en ledarm skall påbörjas snarast möjligt.

*Chefen för marinen* har efter samråd med chefen för försvarsstaben förklarat sig icke ha något att erinra mot de i betänkandet avgivna förslagen.

*Järnvägsstyrelsen* har uttalat, att ur statens järnvägars synpunkt intet är att erinra mot att frågan om Säffle kanals ombyggnad löses i enlighet med de av utredningsmannen tillstyrkta riktlinjerna.

## Ärendets fortsatta beredning inom kommunikationsdepartementet.

Sedan utredningsmannens förslag angående Säffle kanals ombyggnad varit föremål för remissbehandling, har ärendet huvudsakligen på grund av vissa därunder framförda erinringar och förslag varit föremål för fortsatt beredning inom kommunikationsdepartementet. Sålunda har frågan om den av flertalet hörda remissinstanser tillstyrkta förändringen av planen för kanalens ombyggnad, enligt vilken denna för kanalsträckan Vänerne—Säffle borde komma till utförande i överensstämmelse med det i utredningsmannens betänkande angivna ehuru ej förordade alternativ IV, syntes böra underkastas förnyad prövning. I samband därmed har jämväl även frågan om finansieringen av den med en dylik utvidgning av programmet för kanalombyggnaden förenade merkostnaden upptagits till övervägande, varvid, såsom redan i utredningsmannens betänkande förutsatts, skäligheten av och förutsättningarna för en särskild medverkan från Billeruds A.-B. och Säffle köping särskilt undersökts. — Vidare har den i remissyttrandet från statskontoret upptagna frågan om de organisatoriska formerna för kanalens förvaltning och drift efter en kommande ombyggnad ytterligare prövats och vissa därmed sammanhängande frågor, bl. a. rörande Billeruds A.-B:s ekonomiska medverkan i kanalombyggnaden, upptagits till ny behandling.

Slutligen har i samband med de nämnda förhandlingarna jämväl upptagits frågan om förnyelse av det med innehavarna av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag tidigare träffade men med 1947 års utgång utlöpta avtalet angående överlåtelse till staten av nämnda aktiemajoritet m. m.

### 1. Kanalombyggnadens utförande.

Såsom framgått av bl. a. vattenfallsstyrelsens remissyttrande motiveras ett genomförande av kanalombyggnaden enligt alternativ IV för sträckan Vänern—Säffle av det förhållandet att vattenståndet i Vänern under långa perioder vissa år visat sig kunna bli så lågt att fartyg med 3,3 m djupgående icke kunna framföras å nämnda sträcka, därest farleden utföres enligt alternativ III, innebärande ett minsta vattendjup i farleden av 3,6 m vid ett vattenstånd av + 43,75 m, med andra ord det »normala lågvattenstånd» nedanför Säffle sluss, som varit utgångspunkten för ombyggnadsförslagets djupdimensionering av kanalen. Enligt vattenfallsstyrelsen har sålunda vattenståndet i Vänern åren 1939—1947 under icke mindre än i medeltal 62 dagar per seglationssäsong underskridit nivån + 43,75 m. Under vissa år har ifrågavarande vattenstånd underskridits under en väsentligt längre tid, under seglationssäsongerna åren 1941, 1942 och 1947 sålunda respektive 143, 259 och 131 dagar. En ytterligare fördjupning av leden enligt alternativ IV till ett minsta vattendjup av 3,9 m vid nämnda normala lågvattenstånd skulle medgiva, att båtar med 3,3 m djupgående obehindrat skulle kunna passera kanalen även under sådana perioder, då Vänerns vattenstånd sjunkit under den angivna normala lågvattennivån ned till lägst + 43,45 m, och den skulle samtidigt innebära, att fartyg med upp till 3,6 m djupgående skulle kunna trafikera kanalen å den ifrågavarande sträckan under tider, då vattenståndet ej understeg den normala lågvattennivån.

Såsom framgått av utredningsmannens betänkande skulle merkostnaden för ett genomförande i samband med den övriga kanalombyggnaden av den ytterligare fördjupningen av farleden från 3,6 till 3,9 m enligt alternativ IV uppgå till 350 000 kronor, beräknat med 50 % tillägg till 1939 års kostnad. Nämnda kostnad avser sträckan från Vänern och upp till Säffle norra kaj vid bassängen ovanför slussen och regleringsdammen i Säffle. Det är emellertid uppenbart, att därest den ifrågavarande ytterligare fördjupningen av nämnda sträcka skall komma till utförande det bör övervägas, huruvida icke samma ytterligare fördjupning av farleden bör genomföras även för sträckan ovanför Säffle norra kaj upp till Billeruds A.-B:s lastkaj i Säffle, där huvudparten av det i kanalen fraktade godset till och från Säffle lastas. Det kan visserligen sägas, att därest fördjupningen från 3,6 till 3,9 av sträckan nedanför regleringsdammen i Säffle ses såsom huvudsakligen motiverad av önskvärdheten att trygga kanalens användbarhet för ett 3,3 m djupgående tonnage även under tider, då vattenståndet i Vänern understiger + 43,75 m, det framstår såsom mindre nödvändigt att genomföra en motsvarande fördjupning ovanför regleringsdammen, där även under exceptionella lågvattenperioder det torde vara möjligt att hålla ett för det nämnda tonnaget erforderligt farledsdjup genom reglering av dämningen. Om emellertid hänsyn tages jämväl till möjligheten att vid ett vattenstånd, som ej understiger + 43,75 m, trafikera en till 3,9 m fördjupad kanal med *större*

tonnage än det nyssnämnda, kommer frågan i ett annat läge. En farledsfördjupning, som stannade vid Säffle norra kaj, skulle i detta avseende innebära, att det större tonnage väl kunde gå upp till den med hänsyn till lastmängderna mindre betydelsefulla kajen i Säffle, medan det icke kunde gå fram till den några hundra meter ovanför belägna, ur godssynpunkt betydelsefullare kajen vid Billeruds A.-B:s fabriker. Ur denna synpunkt ter sig jämväl en fortsatt fördjupning av sträckan mellan Säffle köpings och Billeruds A.-B:s kajer motiverad, därest över huvud taget en sådan fördjupning av den nedanför belägna sträckan skall genomföras.

Därest jämväl sistnämnda delsträcka fördjupas till 3,9 m genom uppuddring och sprängning i farledens botten kan på grundval av kostnadsberäkningar, som verkställts av kanalbolagets verkställande direktör, den angivna merkostnaden för alternativ IV väntas stiga med, om även i detta fall räknas med 50 % tillägg till 1939 års kostnader, 165 000 kronor till (350 000 + 165 000) 515 000 kronor. Den sammanlagda kostnaden för hela kanalombyggnaden med sistnämnda utvidgning av byggnadsprogrammet skulle sålunda stiga till (2 910 000 + 515 000) 3 425 000 kronor.

Eftersom den ifrågavarande ytterligare farledsfördjupningen till hela den del, den avser den sistnämnda sträckan — som ju är belägen ovanför regleringsdammen i Säffle — i stället för genom en nedskärning i farledens botten alternativt kan åstadkommas genom en uppdamning av hela vattensystemet ovanför nämnda damm — i vilket fall den samtidigt skulle komma hela den ovanför liggande farleden till godo, ej blott sträckan upp till Billeruds kaj — synes frågan om den nyssnämnda kostnadsökningen på 165 000 kronor få bedömas med hänsyn tagen till kostnaderna för det alternativa utförandet med uppdamning av farleden ovanför Säffle. Såsom i det föregående redovisats, föreligger ingen egentlig kostnadsberäkning för uppdamningsalternativet, och en sådan kan, eftersom den förutsätter en komplicerad och tidsödande utredning av frågan om uppkommande markskador etc. för närvarande över huvud taget icke åstadkommas. På grundval av uppgifter från en äldre utredning har som nämnts utredningsmannen angivit en kostnad för uppdamningen av storleksordningen 300 000 kronor. Även om denna uppgift ej kan läggas till grund för en definitiv bedömning av frågan om vilka kostnader en uppdamning nu skulle medföra, synes den tyda på att skillnaden mellan å ena sidan merkostnaden, 165 000 kronor, för en farledsfördjupning genom nedgrävning i botten på sträckan Säffle norra kaj—Billeruds A.-B:s lastkaj i Säffle och å andra sidan kostnaden för en uppdamning, som skulle ge kanalen i hela dess längd ett farledsdjup av 3,9 m, icke behöver vara så betydande, att det senare utförandet bör betraktas såsom helt uteslutet. Det förefaller t. ex. icke otänkbart, att efter farleden ovanför Säffle belägna kommuner och företag, vilka skulle draga fördel av att hela kanalen utfördes för det större farledsdjupet, kunde vara beredda att bidra till kostnaderna för uppdamningsföretagets genomförande och att detta därmed ur statens synpunkt icke skulle komma att ställa sig alltför mycket kostsammare än den begränsade fördjupningen

(genom nedgrävning i farledens botten) mellan regleringsdammen och Billeruds A.-B:s kaj i Säffle, som bara skulle komma Säffle-trafiken till godo.

Därtill kommer, att man vid ställningstagandet till frågan om valet mellan de båda alternativa tillvägagångssätten för åstadkommande av den ifrågavarande ytterligare farledsfördjupningen ovanför regleringsdammen i Säffle har att ta hänsyn till ännu en omständighet. Även om en fördjupning av farleden ovanför Säffle till 3,9 m i dagens läge måhända icke ter sig som oundgängligen nödvändig, kan, såsom också utredningsmannen uttalat, behovet därav i framtiden komma att te sig större. Om man, efter att för närvarande ha stannat för att genomföra fördjupningen av farleden endast upp till Billeruds A.-B:s kaj genom en nedskärning i farledens botten, efter någon tid ändock finner, att det större farledsdjupet bör förverkligas för hela kanalen och då naturligen genom en uppdämning av vattensystemet ovanför Säffle, komma de arbeten, som i första etappen gjorts för nedskärningen i farledsbotten från 3,6 till 3,9 m å sträckan mellan regleringsdammen och Billeruds A.-B:s kaj liksom de kostnader dessa arbeten betingat, att te sig »bortkastade». De kompenseras icke av någon minskning av kostnaderna för den efterföljande uppdämningen, och det därigenom uppnådda, med 0,3 m ökade farledsdjupet på en begränsad sträcka i leden medför icke någon särskild fördel för den framtida trafiken i kanalen. — Det synes sålunda ofrånkomligt att redan vid det nu aktuella valet mellan uppdämnings- och nedskärningsalternativen för farledens fördjupning ovanför Säffle — liksom vid jämförelsen mellan kostnaderna för respektive alternativ — en viss hänsyn tages även till denna omständighet.

I främsta rummet får emellertid ställningstagandet till den ifrågasatta ytterligare fördjupningen av farleden — såväl nedanför som ovanför dammen i Säffle — givetvis avgöras av en bedömning av det behov, den skulle tillgodose och den nytta för trafiken den skulle medföra. Då det, såsom frågan föreligger, i första hand är Säffle köping och Billeruds AB:s industrier i Säffle, som kunna väntas komma att draga fördel av den ifrågavarande fördjupningen och vara intresserade av att den kommer till stånd, har det närmast synts angeläget att utröna dessa parter bedömning av frågan och, vilket i viss mån är samma sak, villighet att ekonomiskt bidra till täckande av de kostnader, som äro förenade med den extra fördjupningens genomförande.

Från kommunikationsdepartementets sida ha för den skull upptagits förhandlingar med Säffle köping och Billeruds AB angående frågan om den föreslagna utvidgningen i ombyggnadsprogrammet för Säffle kanal och angående ekonomisk medverkan från deras sida för dess genomförande. Under dessa förhandlingar ha från båda de nämnda parterna gjorts enstämmiga uttalanden om värdet av den ifrågavarande fördjupningen av farleden. Båda parterna ha likaledes varit beredda att i betydande omfattning ekonomiskt engagera sig för dess genomförande.

Vad först beträffar ställningstagandet till frågan från Säffle köpings sida, torde detta i avsevärd grad ha haft samband med och bestämts av köpingens planer på att vid Karlsborg nedanför slussen i kanalen anlägga en

hamn, vilken skulle komma att draga nytta av en fördjupning av den där nedanför liggande delen av kanalen. Det är självfallet ett intresse för köpingen, att denna hamn blir trafikabel med ett större tonnage än den nuvarande leden medger — och även än en enligt alternativ III till 3,6 m vattendjup ombyggd led skulle medgiva — och en av köpingen själv med tanke på den blivande hamnens behov utförd fördjupning av farleden skulle, även om den utfördes med statsbidrag, komma att åsamka kommunen betydande kostnader. Vid förhandlingarna med köpingens representanter om storleken av ett bidrag från köpingen till den föreslagna fördjupningen från 3,6 till 3,9 m av ifrågavarande sträcka av kanalen ha underhandlingarna väsentligen förts med utgångspunkt från detta förhållande. Det har från kommunikationsdepartementets sida ansetts skäligt, att köpingen bidrager med en så stor del av den på sträckan nedanför den blivande hamnen belöpan- de kostnaden för den ifrågavarande farledsfördjupningen, som motsvarar den egna kostnad, som köpingen skulle få vidkännas, därest den själv för hamnens behov skulle genomföra fördjupningen ifråga och därvid dels åtnjuta statsbidrag för ändamålet med maximalt belopp, två tredjedelar av verkliga kostnaden, och dels vara i tillfälle att tillgodogöra sig de fördelar ur kostnadssynpunkt, som ligga däri, att arbetet kunde utföras i samband med övriga för kanalombyggnaden (för genomförande av alternativ III) erforderliga arbeten. Utifrån dessa utgångspunkter och utifrån den tidigare verkställda kostnadsberäkningen för ifrågavarande arbeten och farledssträcka, enligt vilken totala merkostnaden för fördjupningen, omräknad till dagens prisläge, torde komma att uppgå till ca 300 000 kronor, har det nämnda bidraget från köpingens sida ansetts böra utgöra 100 000 kronor, vilket köpingens representanter vid förhandlingarna godtagit. Vid sammanträde den 16 mars 1948 har jämväl Säfte köpings kommunalfullmäktige beslutat, att därest kanalombyggnaden kommer till stånd och den ifrågavarande farledsfördjupningen därvid genomföres, bevilja ett bidrag till kostnaderna härför med 100 000 kronor.

Vid de motsvarande förhandlingar, som förts med Billeruds AB angående frågan om dess medverkan till genomförande av den ifrågasatta ytterligare fördjupningen av kanalen och i det preliminära avtal, vartill dessa förhandlingar lett, har jämväl samtidigt upptagits frågan om den ändrade form för företagens tidigare förutsatta ekonomiska medverkan till kanalens ombyggnad, som aktualiserats av en ifrågasatt förändring av den ombyggda kanalens organisation och förvaltning. Jag torde under sådana förhållanden böra först redogöra för denna sistnämnda fråga och därefter i ett sammanhang redovisa de båda frågorna berörande förhandlingarnas resultat.

## 2. Kanalens organisation efter ombyggnaden.

Såsom framgått av det i det föregående redovisade remissyttrandet från statskontoret, har nämnda ämbetsverk ifrågasatt huruvida icke Säfte kanal i stället för att drivas som ett halvstatligt företag i aktiebolagsform hör

sammanslås med Trollhätte kanal, med vilken den har huvudparten av sin trafik gemensam och med vars förvaltning och drift den därför borde samordnas.

Då inom kommunikationsdepartementet denna fråga upptagits till prövning, har det skett, förutom av skäl som statskontoret påpekat, med hänsyn främst till att vissa kostnader för den som ett aktiebolag organiserade kanalens förvaltning och drift synta vara, om icke för ett fristående företag i och för sig höga, så dock av den natur, att det förefallit möjligt, att de skulle kunna icke oväsentligt nedbringas, därest den självständiga företagsformen övergäves och driften och förvaltningen inordnades under Trollhätte kanals ledning. Härför har synta tala, att Trollhätte kanal dels bedriver en alldeles likartad verksamhet och dels även torde ha resurser att — bortsett från kostnaden för den nödvändiga lokala personalen för Säffle kanals rent tekniska drift, sluss- och brobevakning etc. — utan nämnvärda kostnadsstegringar och utvidgning av sin egen organisation påtaga sig skötseln av Säffle kanal. De besparingar, som på detta sätt synta möjliga att uppnå, avse kostnader för det föreslagna fristående kanalbolagets administrativa och tekniska ledning samt för debitering och uppbörd av avgifter för trafiken.

En företagen närmare undersökning av dessa frågor, grundad väsentligen på uppgifter, som ledningen för Trollhätte kanalverk tillhandahållit, har sålunda givit vid handen, att en sammanslagning av de båda kanalerna skulle göra det möjligt att inbespara kostnaderna för — förutom givetvis själva bolagsledningen, styrelse, verkställande direktör och revisorer — den i utredningsmannens förslag förutsatta kanalinspektoren, vars arbetsuppgifter väsentligen skulle kunna övertagas av motsvarande personal vid Trollhätte kanal och utan utökning av denna. Även till den del kanalinspektorens uppgifter skulle komma att hänföra sig till arbete med debitering och uppbörd av kanalavgifter — för vilka uppgifter därjämte i utredningsmannens förslag en kontorsskrivare ansetts behöfelig — skulle den kunna övertagas av Trollhätte kanals nuvarande organisation. Det har tillfredsställande visats, att all debitering och uppbörd av kanalavgifter även för Säffle kanal skulle kunna centraliseras till Trollhättan på samma sätt som en motsvarande centralisering av Trollhätte kanals egen, tidigare decentraliserade debitering och uppbörd nyligen genomförts. För all trafik, som passerar båda kanalerna, kunde i och för sig, och om en annan ordning icke ur redovisningssynpunkt befundes önskvärd, t. o. m. en sammanläggning av avgifterna för de båda kanalerna till en enda avgift genomföras, varigenom det erforderliga arbetet med debitering och uppbörd bleve exakt detsamma, som det motsvarande arbetet f. n. är för enbart Trollhätte kanals vidkommande. Även, därest av redovisningsskäl en dylik sammanläggning av avgifterna icke anses böra genomföras, och även för de fall, då Säffle kanals trafik icke berör Trollhätte kanal, blir enligt lämnade uppgifter det på grund av övertagandet av Säffle kanals debitering och uppbörd orsakade merarbetet så föga betungande, att det icke ansetts nödvändiggöra någon utökning av den med ifrågavarande arbetsuppgifter sysselsatta personalen i Trollhättan. Ej heller kräver över-



tagandet någon förändring av den vid Trollhätte kanal f. n. tillämpade ordningen för arbetet: för sådan trafik, som berör båda kanalerna och som passerar Trollhättan, kan samma ordning för debiteringen följas, som nu tillämpas för all trafik på Trollhätte kanal, som passerar Trollhättan; för trafik som endast berör Säffle kanal, kan tillämpas samma modifierade system, som redan nu finnes infört för sådan trafik på den förra kanalen, som ej passerar Trollhättan. I båda fallen krävs en viss enkel medverkan från sluss- och brovaktpersonalen, som enligt vad det visat sig, utan svårighet har kunnat lämnas av denna personal vid Trollhätte kanal och som förutsättes lika lätt kunna lämnas av motsvarande personal vid Säffle kanal.

Under dessa förutsättningar synes, förutom kanalinspektorstjänsten, även den i utredningsmannens förslag upptagna kontorsskrivartjänsten kunna inbesparas, därest Säffle kanals drift sammanslås med Trollhätte kanal.

De besparingar, som synas möjliga vid en sammanslagning av kanalerna, äro sålunda, redovisade med utgångspunkt från de löner och arvoden, som utredningsmannen upptagit:

	Kronor
Kanalinspektor .....	9 500
Kontorsskrivare .....	6 600
Verkställande direktör, styrelse och revisorer .....	6 000
	22 100

De löner, varmed utredningsmannen räknat, motsvara med hänsyn tagen till viss löneklassuppflyttning och efter avrundning ungefär lönerna för motsvarande personal i statlig tjänst före den 1 juli 1947 genomförda löne-regleringen. Tages hänsyn till denna, skulle lönerna för kanalinspektoren och kontorsskrivaren stiga med tillsammans drygt 4 000 kronor per år. Även om arvodena till verkställande direktör, styrelse och revisorer förutsätts icke ha undergått någon stegring, skulle sålunda i allt omkring 26 000 kronor i löner och arvoden kunna inbesparas, därest kanalen sammansloges med Trollhätte kanal i stället för att drivas som ett fristående företag i aktiebolagsform. Mot denna besparing torde få räknas vissa mindre kostnadsökningar, nämligen för resor och traktamenten för personal från Trollhättan, som skall handha inspektion och översyn av Säffle kanal, samt måhända för någon högre lönesättning, än vad som eljest kommit i fråga, för slussmästaren i Säffle, som torde böra vara kvalificerad att utöva viss lokal översyn över farleden. Även om hänsyn tages till dessa kostnadsökningar, synes det icke vara för optimistiskt att räkna med att den sammanlagda möjliga besparingen genom en sammanslagning med Trollhätte kanal skall uppgå till omkring 20 000 kronor per år. Denna besparing ger med nuvarande ränteläge förräntning av omkring 650 000 kronor av det kapital, som staten måste investera i kanalombyggnaden, och ter sig sålunda icke oväsentlig för företagets ekonomi.

Vid de förutnämnda förhandlingar, som från kommunikationsdepartementets sida förts med Billeruds aktiebolag, har underhandlingar ägt rum

*dels* om den i det föregående berörda frågan om en ökad finansiell medverkan från bolagets sida, för den händelse statsmakterna skulle besluta att genomföra kanalombyggnaden å sträckan Vänern—Säffle för det större farledsdjupet 3,9 m, *och dels* om *formen* för denna medverkan, därest kanalen i stället för att drivas som ett fristående företag i aktiebolagsform sammansloges med Trollhätte kanal, i vilket fall Billeruds aktiebolags tidigare åtagande att tillskjuta kapital till kanalombyggnaden genom aktieteckning i kanalbolaget ej längre vore aktuellt. Billeruds aktiebolag har vid de förda förhandlingarna uttalat sig för, att kanalombyggnaden bör komma till utförande för det större farledsdjupet å sträckan Vänern—Säffle samt även, därest den ifrågavarande ytterligare fördjupningen av farleden å denna sträcka från 3,6 till 3,9 m vattendjup utfördes upp till bolagets lastkaj i Säffle, förklarat sig berett att lämna ett kontant bidrag till kanalombyggnadens genomförande, utmätt med hänsyn till den kostnadsökning, som nyssnämnda utvidgning av byggnadsprogrammet kommer att medföra. Förhandlingarna om storleken av och formen för dessa bidrag ha lett till att ett preliminärt avtal, giltigt under förbehåll att det godkännes av Kungl. Maj:t före den 31 december 1948, träffats av innehåll, som framgår av en till statsrådsprotokollet fogad särskild bilaga (*Bil. 1*). Under förutsättning att ombyggnaden av Säffle kanal genom statens försorg kommer till stånd och utföres i enlighet med utredningsmannens som *alternativ III a justerat* betecknade förslag men med ett farledsdjup av 3,9 m å sträckan Vänern—Billeruds aktiebolags lastkaj i Säffle, förbinder sig Billeruds aktiebolag, att dels utan vederlag till staten överlämna den s. k. Billerudsgruppens 23 aktier i Seffle kanalbolag och dels lämna ett kontant bidrag till kostnaderna för kanalombyggnadens genomförande av 500 000 kronor.

Överenskommelsen med Billeruds aktiebolag innebär sålunda, att bolaget utan anspråk på återbetalning och förräntning skall tillskjuta ett lika stort kontant belopp för kanalombyggnadens genomförande, som bolaget vid den tidigare uppgörelsen hade åtagit sig att tillskjuta genom aktieteckning, samt att bolaget därutöver skall avstå från äganderätten till sina nuvarande aktier i kanalbolaget, vilket räknat med samma pris per aktie, 3 850 kronor, vartill staten erbjudits förvärva aktiemajoriteten i kanalbolaget, motsvarar ett ytterligare bidrag av 88 550 kronor.

De i avtalet intagna bestämmelserna rörande kanalombyggnadens utförande äro — med hänsyn till de i det föregående anförda övervägandena angående de båda alternativa möjligheterna för genomförande, ovanför regleringsdammen i Säffle, av den förutsatta ytterligare fördjupningen av farleden från 3,6 till 3,9 m — avfattade så, att staten förbinder sig att vid kanalens ombyggnad åstadkomma ett farledsdjup av 3,9 m från Vänern och upp till i varje fall Billeruds aktiebolags lastkaj i Säffle, men att staten, vad gäller sträckan ovanför regleringsdammen i Säffle, förbehåller sig rätten att utföra den ifrågavarande fördjupningen från 3,6 till 3,9 m *antingen* genom nedskärning i farledens botten *eller* genom uppdämning.

I avtalet har slutligen — likalydande med en motsvarande klausul i det

tidigare av utredningsmannen träffade avtalet — intagits en bestämmelse, enligt vilken det vid behandling av de framtida taxorna för kanalen bör beaktas, att det framför allt är exportgods, som har gagn av kanalombyggnaden, men att kanalavgifterna dock icke böra sättas högre, än att sjötrafiken genom kanaleden i möjligaste mån kan bli konkurrenskraftig och medföra fördel för den bygd och det näringsliv, som kanalen är avsedd att tjäna.

### **3. Förnyad preliminär uppgörelse angående förvärv av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag m. m.**

Sedan förutnämnda nya uppgörelser träffats med Billeruds aktiebolag och Säffle köping har jämväl frågan om förnyelse av det tidigare av utredningsmannen träffade men med 1947 års utgång utlöpta avtalet med innehavarna av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag angående förvärv av denna m. m. upptagits till prövning. De förda förhandlingarna med befullmäktigad representant för aktieinnehavarna ha lett till att ett nytt preliminärt avtal ingåtts, vilket därest det bekräftas av Kungl. Maj:t före utgången av 1948, innebär att staten den 31 december 1948 skall övertaga aktiemajoriteten, 73 aktier, i kanalbolaget på i stort sett samma villkor, som det tidigare avtalet stipulerade. Enligt avtalet, som torde få fogas som särskild bilaga till statsrådsprotokollet (*Bil. 2*), skall staten sålunda erlægga 3 850 kronor per aktie eller tillhopa 281 050 kronor att gäldas på överlåtelsedagen. Utöver sedvanliga föreskrifter rörande bolagets skötsel och dispositionen av dess tillgångar och löpande inkomster för tiden intill överlåtelsen har staten dels betingat sig rätt att utse representanter att vara närvarande vid sammanträden med kanalbolagets styrelse och dels meddelat föreskrifter rörande utseende av ny styrelse för bolaget efter den nuvarande styrelsens avgång. Bolagets verkställande direktör skall avgå från sin befattning den 31 december 1948 och därefter under sin återstående livstid tillförsäkras en pension, motsvarande vad såsom full pension utgår till en statens befattningshavare i lönegrad Ca 30; därest han avlider före sin hustru skall hon tillförsäkras änkepension såsom änka efter en befattningshavare i angivna lönegrad. Bestämmelsen i avtalet angående nyssnämnda pensioner har, jämfört med motsvarande bestämmelse i det tidigare avtalet och med innebörd som däri förutsattes, ändrats i överensstämmelse med den reglering av statstjänstemännens löner och pensioner, som trädde i kraft den 1 juli 1947; den förhöjning av pensionsförmånerna som det nya avtalet föreskriver motsvarar alltså endast den förhöjning som i och med nyssnämnda löne- och pensionsreglering automatiskt skulle ha inträtt, därest det tidigare avtalet hade trätt i kraft. I avtalet stipuleras vidare, att verkställande direktören intill den 1 oktober 1949 skall äga rätt att disponera sin nuvarande, kanalbolaget tillhöriga bostad samt att han under samma tid skall stå till förfogande för utförande, om staten så påkallar, av arbete

rörande kanalen och dess ombyggnad; under denna tid skall han åtnjuta ett arvode, som tillsammans med den till honom utgående pensionen bereder honom samma inkomst som den nuvarande lönen.

Genom ett förvärv av nyssnämnda aktiemajoritet samt genom den avtalade överlåtelsen av Billerudsgruppens 23 aktier i kanalbolaget skulle staten, då bolaget självt innehar 3 aktier, komma att förfoga över 99 av bolagets 100 aktier. För en kommande likvidation av bolaget och för kanalens överförande i statlig drift är det önskvärt, att staten kan förfoga jämväl över den återstående, av Arvika stad ägda aktien i bolaget. På framställning därom har Arvika stads drätselkammare den 24 mars beslutat utan vederlag överlåta ifrågavarande aktie till staten, därest denna övertager kanalens drift.

### **Departementschefen.**

Den genomförda utredningen har övertygat mig om att de sedan länge aktuella planerna på en ombyggnad av Säffle kanal böra komma till utförande och att staten därvid icke kan undandraga sig sin medverkan. En stor industri-, skogs- och jordbruksbygd med otillräckliga övriga kommunikationer är i väsentlig grad beroende av trafiken på kanalen. Bygden har under senare tid drabbats av en kännbar industridöd, som åtminstone delvis torde kunna sättas i samband med transportsvårigheterna, och för närvarande hotas en industri, Hillringsbergs sågverk, av vilket ett litet samhälle helt är beroende, av nedläggning, därest transportförhållandena icke genom en ombyggnad av kanalen förbättras. Det är emellertid i övrigt, bortsett från kommunikationerna, i intet avseende fråga om en bygd, som saknar betingelser för sitt näringslivs fortbestånd och utveckling. Det torde icke kunna sägas, att stöd från statsmakterna för kommunikationernas upphjälpande skulle kunna ses som medel till enbart ett artificiellt vidmakthållande av en ur ekonomiska synpunkter svagt berättigad näringsverksamhet. Såväl bygdens industri som dess skogsbruk och jordbruk torde tvärtom ha goda betingelser för sin verksamhet och för en fortsatt gynnsam utveckling av denna. Tillgängliga uppgifter ge vid handen att virkestillgångarna och den årliga tillväxten inom det skogsbruk, som utgör råvaruindustrin, icke endast äro tillräckliga för den nu utbyggda industriella kapaciteten utan även medge en fortsatt utbyggnad av denna. Industrins lokalisering med den till inlandet och i nära samband med råvaruproduktionen förlagda förädlingsverksamheten förefaller ur många synpunkter sett, bl. a. med hänsyn till arbetskraftsförsörjningen, att vara lycklig; dess nackdelar ur kommunikationssynpunkt äro under nuvarande förhållanden påtagliga men icke omöjliga att avhjälpa. Jämförd med förhållandena på många andra håll för vår träförädlade industri och för dess råvaruproducerande skogsbruk företer denna bygd den gynnsamma bilden av ett skogsbruk med i varje fall förhållandevis goda förutsättningar för sin

framtida arbetskraftsförsörjning och en skogsindustri, som har en tillräcklig råvarubas och sålunda icke hotas av inskränkningar och svårigheter på grund av råvaruknapphet. Det kan mot bakgrunden härav och jämväl med hänsyn till den lovande utveckling, som även andra näringar inom området uppvisa, icke vara oförenligt med en sund ekonomi, att staten lämnar sin medverkan till en lösning av den kommunikationsfråga, som på ett avgörande sätt inverkar på möjligheterna att utnyttja bygdens och dess näringslivs i övrigt goda förutsättningar.

Den nuvarande kanalen har på grund av utvecklingen blivit otillräcklig för sitt ändamål, och därtill kommer, att vissa anläggningar vid farleden, framför allt ledarmen vid slussen och regleringsdammen i Säffle, numera äro så bristfälliga, att ett totalstopp i trafiken är en aktuell möjlighet. Med hänsyn till betingelserna på längre sikt för trafiken på kanalen äro emellertid enbart sådana reparationsarbeten, som kunde avvärja denna risk icke tillräckliga, eftersom nytt tonnage av den ringa storlek, som kanalens nuvarande dimensioner medger, icke längre bygges och en avveckling av det gamla, i kanalen användbara tonnaget är i full gång. En utbyggnad av kanalen för större tonnage är en förutsättning för att dess drift på längre sikt skall kunna upprätthållas, och därest en sådan utbyggnad kommer till stånd och blir tillräcklig för att möjliggöra direktgående trafik på utländska nord- och östersjöhamnar, skapas samtidigt förutsättningar för väsentliga fraktkostnadsbesparingar och fördelar i andra avseenden, minskade godsskador och tidsförluster vid omlastningar etc., för trafiken på kanalen.

Till de skäl för kanalombyggnadens genomförande, som hänföra sig till behoven och fördelarna för den bygd och det näringsliv, kanalen närmast skall betjäna, kommer ytterligare ett skäl, som jag icke kunnat underlåta att taga viss hänsyn till. Ett upphörande eller i varje fall ett långsamt avtynande av trafiken på Säffle kanal, som vid utebliven ombyggnad av farleden vore att befara, skulle, såsom påpekats av utredningsmannen, även föra med sig en minskning av inkomsterna för den av staten ägda Trollhätte kanal, genom vilken huvudparten av Säffle kanals trafik passerar. En ombyggnad av den sistnämnda kanalen kan omvänt väntas leda till en ökning av trafiken och av trafikinkomsterna även för Trollhätte kanal. Eftersom i intetdera fallet, varken vid minskning eller ökning av trafiken, drifts- och kapitalkostnaderna för Trollhätte kanal kunna antagas komma att i någon nämnvärd grad påverkas av trafikens variationer inom de marginaler, det här bleve fråga om, synes det vara berättigat att betrakta en sådan inkomstminskning respektive -ökning för denna kanals vidkommande som rena förlust- respektive vinstposter, till vilka hänsyn bör tagas, när de ekonomiska förutsättningarna för Säffle kanals ombyggnad bedömas. Även om det är ogörligt att bestämt ange storleken av de återverkningar på Trollhätte kanals trafik, som det här, i det ena fallet som i det andra, kunde bli fråga om, visa de enkla överslagsberäkningar, som äro möjliga att verkställa, att de kunde bli mycket betydande. I själva verket

torde inkomstförändringarna för Trollhätte kanals vidkommande, sannolikt kunna bliva så avsevärda, att enbart dessa skulle komma att motsvara förräntningskostnaderna för en mycket väsentlig del av det kapital, som Säffle kanals ombyggnad kräver.

De skäl, som kunnat inge en viss tveksamhet inför frågan om ombyggnaden bör komma till stånd, ha anförts av lotsstyrelsen, som ifrågasatt, huruvida — ens efter en ombyggnad av farleden enligt något av de i utredningsmannens betänkande angivna alternativa utförandena — ett för direktgående trafik på utländska nord- och östersjöhamnar lämpat tonnage kommer att stå till buds. Även kommerskollegium har tidigare, före avgivandet av kollegii remissyttrande i ärendet, under hand givit uttryck åt samma tveksamhet, och detta var ett av skälen till att ärendet icke redan 1947 anmäldes för riksdagen. Sedan kommerskollegium numera efter sin undersökning av frågan funnit sig kunna frångå sin tidigare tveksamhet rörande tonnagetillgången och jag även från annat håll inhämtat uppgifter härom, som synas mig betryggande, anser jag mig icke längre ha anledning att på denna grund avstå från att förorda ombyggnadens genomförande.

Jag är sålunda beredd att tillstyrka, att statsmakterna nu besluta, att kanalombyggnaden skall komma till stånd. Vad beträffar det närmare utförandet av ombyggnaden, har utredningsmannen, som framgått av det föregående, förordat, att ombyggnaden skall utföras i enlighet med det som *alternativ III a justerat* betecknade förslaget, innebärande ett minsta farledsdjup i kanalen, lika för hela farleden, av 3,6 m vid ett normalt lågvattenstånd av + 43,75 m nedanför slussen i Säffle (Vänern) och + 44,75 m ovanför slussen i Glafsfordens sjösystem. Efter prövning av frågan om det erforderliga farledsdjupet, ansluter jag mig till den mening, som redan flertalet hörda remissinstanser givit uttryck åt och som under ärendets senare fortsatta beredning inom kommunikationsdepartementet ytterligare bestrykts, enligt vilken i varje fall den nedre, av vattenståndet i Vänern direkt beroende sträckan av farleden bör utföras för ett minsta farledsdjup av 3,9 m vid ett normalt lågvattenstånd i Vänern av + 43,75 m. Av skäl, som närmare redovisats i den föregående redogörelsen för nyssnämnda departementsberedning av ärendet, finner jag dock — i synnerhet sedan Bille-ruds aktiebolag visat sig berett att i samband med en sådan utvidgning av programmet för kanalombyggnaden öka sin ekonomiska medverkan till dess genomförande — att ifrågavarande ytterligare fördjupning av farleden, till skillnad från vad som förutsatts i utredningsmannens alternativ IV, bör avse icke endast sträckan Vänern—Säffle norra kaj i Säffle utan i varje fall hela sträckan från Vänern och upp till Bille-ruds aktiebolags lastkaj i Säffle. Jag har emellertid, sedan jag tagit del av skäl, som likaledes närmare utvecklats i den nämnda föregående redogörelsen, därutöver funnit, att frågan om en motsvarande ytterligare fördjupning av farleden i hela dess längd bör upptagas till ny prövning, för att under vissa förutsättningar en sådan skall kunna komma till stånd i omedelbart samband med den

av mig förordade kanalombyggnaden i övrigt. Såsom redovisats i det föregående föreligga vissa uppgifter, som tyda på att kostnadsskillnaden mellan å ena sidan en fördjupning från 3,6 till 3,9 m av farleden på den korta, enbart några hundra meter långa sträckan, mellan regleringsdammen och Billeruds aktiebolags lastkaj i Säffle, åstadkommen genom en nedskärning i farledens botten, och å andra sidan samma fördjupning på hela den 7,4 mil långa farleden ovanför nyssnämnda regleringsdamm, åstadkommen genom en uppdämning av hela sjösystemet ovanför Säffle, kan befinnas vara så förhållandevis föga betydande, att en fördjupning i enlighet med det sistnämnda alternativet bör komma till stånd. Eftersom vidare i en framtid behovet av ett större farledsdjup också för den del av kanalen, som är belägen ovanför Säffle, kan komma att aktualisera frågan om en uppdämning, även om dessförinnan, t. ex. i samband med den nu aktuella kanalombyggnaden, den korta delsträckan regleringsdammen—Billeruds aktiebolags lastkaj fördjupats genom nedskärning i farledsbotten, synes det mig vara anledning att redan nu söka komma till en mera bestämd uppfattning om förutsättningarna och kostnaderna för uppdämningsföretagets genomförande. De nedlagda kostnaderna för en föregående nedskärning i farledsbotten på en del av sträckan skulle i ett sådant fall komma att te sig som bortkastade och varken leda till någon minskning av kostnaderna för den efterföljande uppdämningen eller medföra någon fördel för den efter dennas genomförande möjliga trafiken å kanalen. Då därtill kommer, att en uppdämning, genomförd i omedelbar anslutning till den nu förordade kanalombyggnaden i övrigt, redan nu skulle innebära väsentliga fördelar för trafiken till och från de övre delarna av kanalens fraktområde jämfört med det alternativa utförande av kanalombyggnaden, som förverkligade det större farledsdjupet, 3,9 m, endast för kanaldelen upp till Billeruds aktiebolags kaj i Säffle, har jag övertygats om att frågan omedelbart bör upptagas till ny prövning och att valet mellan de båda alternativa utförandena av farleden, vad gäller dels sträckan ovanför regleringsdammen i Säffle och dels farledsdjupet mellan 3,6 och 3,9 m, bör bli beroende av denna prövning.

Det med Billeruds aktiebolag träffade preliminära avtalet rörande kanalombyggnaden och bolagets ekonomiska medverkan till denna medger en sådan ordning. Avtalet innebär, att staten förbinder sig att i samband med kanalens ombyggnad förverkliga ett farledsdjup av 3,9 m från Väneren och upp till i varje fall Billeruds aktiebolags kaj i Säffle, men samtidigt att staten, vad gäller sträckan ovanför regleringsdammen i Säffle, förbehåller sig rätten att genomföra den ifrågavarande fördjupningen från 3,6 till 3,9 m *antingen* genom en nedskärning i farledsbotten, vilken i så fall endast skall avse sträckan upp till bolagets nyssnämnda kaj i Säffle, *eller* genom en uppdämning, som skulle komma hela den ovanför Säffle liggande farleden till godo. Därest riksdagen beslutar, att Säffle kanals ombyggnad skall komma till stånd och — i enlighet med vad jag i det följande förordar beträffande kanalens framtida förvaltning — att den skall övertagas och för-

valt av vattenfallsstyrelsen, synes det böra ankomma på nämnda ämbetsverk att föranstalta om en sådan utredning rörande förutsättningarna och kostnaderna för det ifrågavarande dämningsföretagets genomförande samt rörande dettas betydelse för trafiken i kanalen etc., som kan vara ägnad att läggas till grund för ett definitivt ställningstagande i frågan.

Utredningsmannens förslag beträffande ombyggnadens utförande föranleder i övrigt ingen erinran från min sida.

Vad beträffar formerna för Säffle kanals framtida organisation, förvaltning och drift, kan jag icke ansluta mig till utredningsmannens förslag, att kanalen även i fortsättningen, och även efter det staten på föreslaget sätt övertagit huvudansvaret för kanalens ekonomi, skall drivas som ett fristående företag i aktiebolagsform. De skäl för en sådan organisation, som anförts — nämligen den ur ackquisitionssynpunkt sedda önskvärdheten att ekonomiskt knyta vissa lokala trafikantintressen till kanalföretaget, möjligheterna till ökad smidighet och sparsamhet i organisationen, mindre stelhet i lönesättningen etc. — kunna i och för sig vara beaktansvärda, ehuru det enligt min mening i varje fall på en väsentlig punkt, nämligen i fråga om lönesättningen, knappast kan antagas komma att uppkomma några mera betydande skillnader mellan å ena sidan en verksamhet i på sedvanligt sätt organiserad statsdrift och å andra sidan ett bolag med staten som dominerande ägare och med en verksamhet som är helt likartad med verksamhet, som på andra håll bedrivs i vanlig statsdrift. Avgörande för mitt ställningstagande till frågan har emellertid den omständigheten varit, att Säffle kanal ur olika synpunkter, med hänsyn till den gemensamma trafiken och till den geografiska belägenheten, naturligen hör samman med den av staten redan ägda och i vanlig statsdrift förvaltade Trollhätte kanal. Det synes därtill förhålla sig så, att den senare kanalen, efter vad en företagen undersökning visat, har resurser att övertaga Säffle kanals förvaltning och drift utan egentlig utvidgning av sin organisation och utan andra kostnadsökningar än sådana, som sammanhånga med den nytillkommande farledens lokala, tekniska skötsel, bro- och slussbevakning etc. Under sådana förhållanden och med hänsyn till att en sammanslagning av de båda kanalerna, jämfört med den föreslagna bolagsdriften av Säffle kanal, kan möjliggöra årliga driftkostnadsbesparingar, som med hänsyn till den sistnämnda kanalens väntade omsättning ingalunda kunna betraktas som oväsentliga, finner jag, att en sådan sammanslagning bör komma till stånd. Jag anser mig så mycket mera kunna förorda en sådan lösning av organisationsfrågan, som de från kommunikationsdepartementets sida på mitt uppdrag förda förhandlingarna med Billeruds aktiebolag givit till resultat, att den ekonomiska medverkan till kanalombyggnadens genomförande, som nämnda företag tidigare förklarat sig berett att lämna till ett som aktiebolag organiserat kanalföretag, icke behöver gå förlorad vid den av mig nu förordade formen för kanalens framtida förvaltning och drift. Från vattenfallsstyrelsens sida har under hand framhållits, att styrelsen principiellt icke borde handha kanalfrågor.



Då styrelsen emellertid önskar behålla förvaltningen av Trollhätte kanal på grund av dess intima sammanhang med driften av kraftverken vid Göta älv och då styrelsen vidare funnit det ändamålsenligt, att debitering och uppbörd för Säffle kanal ombesörjas av Trollhätte kanalverk, anser jag ifrågavarande betänkligheter icke böra tillmätas avgörande betydelse.

Den preliminära uppgörelse, som uppnåtts med Billeruds aktiebolag om storleken och formen för dess nyssnämnda ekonomiska medverkan till Säffle kanals ombyggnad innebär, att bolaget nu som bidrag utan anspråk på återbetalning och förräntning förbinder sig att tillskjuta samma belopp, 500 000 kronor, som bolaget enligt det tidigare med utredningsmannen upprättade avtalet skulle ha tillskjutit genom aktieteckning i kanalbolaget, samt att bolaget därjämte utan vederlag skall till staten överlåta Billerudsgruppens 23 nuvarande aktier i kanalbolaget. Jämfört med det tidigare avtalet, innebär den nya uppgörelsen sålunda, om hänsyn tages till att det i ena fallet gällde aktieteckning och i det andra fallet ett direkt bidrag, en avsevärd utvidgning av Billeruds aktiebolags åtagande, varemot emellertid får ställas den likaledes utvidgade prestation från statens sida, som ligger i villkoret, att kanalombyggnaden skall utföras för farledsdjupet 3,9 m å hela sträckan nedanför bolagets lastkaj i Säffle. Jag finner uppgörelsen vara för staten godtagbar och förordar, att den godkännes.

Den gjorda utfästelsen från Säffle köping om ett bidrag till kanalombyggnaden av 100 000 kronor finner jag motsvara ett skäligen bidrag från köpingens sida för den fördel för den blivande hamnanläggningen, som köpingen kommer i åtnjutande av genom den av mig förordade fördjupningen av farleden å den sträcka, som berör nämnda hamnanläggning.

Jag anser mig likaledes böra förorda ett godtagande av den förnyade preliminära uppgörelsen med innehavarna av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag angående förvärv av denna, ehuru från statskontorets sida anmärkts, att värdet av aktierna är högt beräknat. De tillgångar, varöver kanalbolaget förfogar, uppgå även om man bortser från själva kanalansläggningen till värden — enligt balansräkningen den 31 december 1947 ca 220 000 kronor i likvida medel, vartill kommer omedelbart realiserbar tomtmark för, enligt ingivet anbud, 80 000 kronor och byggnader för, enligt värdering 1945, 291 000 kronor — vilka väl täcka ett pris för aktierna av den storlek, som avtalats och som skulle innebära ett pris för hela aktiekapitalet, samtliga 100 aktier, av 385 000 kronor. Tages hänsyn till de pensionsförmåner, som skola beredas verkställande direktören i kanalbolaget, liksom över huvud taget om aktiernas värde bedömes med hänsyn till den nuvarande kanalens sannolika driftsresultat och möjligheten att i framtiden utan ombyggnad av farleden förränta aktiekapitalet, ter sig den träffade uppgörelsen utan tvivel mindre gynnsam. Den representerar emellertid det bästa resultat, som under givna förhållanden stått att uppnå, och med hänsyn till vikten av att frågan om Säffle kanals ombyggnad nu kommer ur det dödläge, vari den länge befunnit sig, är jag för min del beredd att förorda, att uppgörelsen godkännes.

De sammanlagda kostnaderna för Säffle kanals ombyggnad enligt det utförande jag i det föregående förordat skulle — beräknade med 50 % tilllägg till 1939 års priser — enligt de föreliggande kostnadsberäkningarna komma att uppgå till 3 425 000 (2 910 000 + 350 000 + 165 000) kronor, därest den föreslagna fördjupningen av farleden till 3,9 m, vad gäller sträckan ovanför regleringsdammen i Säffle, inskränktes till att avse endast leden upp till Billerudsbolagets lastkaj i Säffle. Ehuru man torde ha anledning att antaga, att den sedan 1939 inträffade kostnadsstegringen för byggnadsarbeten av det slag, varom här är fråga, i dagens läge överstiger 50 %, har jag icke ansett det erforderligt att föranstalta om utarbetande av nya kostnadsberäkningar eller ansett mig förhindrad att bygga mitt ställningstagande till förslaget på de uppgifter, som nu föreligga. Ovissheten om kostnadsutvecklingen under den tid, som kommer att förflyta, innan arbetena genomförts, innebär under alla förhållanden en viss, ofrånkomlig osäkerhet om de kommande faktiska byggnadskostnadernas storlek. Utifrån vad nu kan överblickas kan jag emellertid icke finna, att kostnaderna bliva av den storleksordningen, att förslaget för den skall icke bör förverkligas.

Av de totala kostnaderna för kanalombyggnaden komma inalles 600 000 kronor att bestridas genom kontanta bidrag från Billeruds aktiebolag och Säffle köping. Återstoden — 2 825 000 kronor vid en sammanlagd kostnad av 3 425 000 kronor — kommer att ungefärligen motsvara det kapital, som staten måste tillskjuta för ombyggnadens genomförande, nämligen om man räknar med att det nuvarande kanalbolagets likvida och realiserbara tillgångar ungefär motsvara det belopp, som staten får erlægga för förvärvet av aktiemajoriteten i bolaget, men ej förslå för något motsvarande »frigörande» av värdet av de 24 aktier i bolaget, som Billeruds aktiebolag och Arvika stad utan vederlag överlåta till staten. Det utöver bidragen erforderliga kapitaltillskottet skulle sålunda utifrån dessa förutsättningar, trots den avsevärda utvidgning av byggnadsprogrammet som förordats, bli närmare 100 000 kronor lägre än den för det av utredningsmannen förordade alternativ III beräknade totala byggnadskostnaden, till vars bestridande inga motsvarande, icke-statliga bidrag förutsattes utgå. Bedömes den ombyggda kanalens räntabilitetsförutsättningar i enlighet med utredningsmannens utredning — vilket med hänsyn till den förbättrade kapacitet, kanalen med det nu förordade utförandet får, i varje fall bör vara lika befogat som för en enligt alternativ III ombyggd kanal — skiljer sig det nu förordade förslaget från utredningsmannens däri, att dels genom den föreslagna organisationen av farledens framtida förvaltning och drift de årliga driftutgifterna synas kunna minskas med omkring 20 000 kronor och dels förräntningsanspråk bortfaller för det kapital, som motsvaras av de 24 aktier i kanalbolaget, vilka komma att överlämnas till staten. Räknat med nuvarande räntenivå och med 3 % förräntning av ett värde för de ifrågavarande aktierna, motsvarande aktiepriset vid förvärv av aktiemajoriteten, motsvara enbart dessa poster förräntning av 700 000 à 750 000 kronor av det kapital, som måste investeras i kanalombyggnaden. Om man utgår från utredningsmannens antagande, att en som aktiebolag förvaltd, ombyggd kanal

vid den maximala trafik, som betingas av trafikområdets råvarutillgångar m. m. och som förutsatts uppnådd efter 25 år, skulle kunna förränta, förutom Seffle kanalbolags nuvarande till 150 000 kronor uppgående aktiekapital, ett nytt kapital av 1 500 000 kronor, skulle sålunda av statens kapitalinsats för ombyggnaden endast omkring en halv miljon kronor (2 825 000 — 700 000 — 1 500 000 — 150 000 = 475 000) helt och för all framtid sakna möjlighet till förräntning. Det är givet, att en överslagskalkyl som den här angivna liksom i utredningsmannens utredning måste bygga på rätt bräckliga grunder; det torde över huvud taget icke vara möjligt att mera bestämt göra förutsägelser rörande den framtida utvecklingen av trafikmängden å kanalen, som blir avgörande för räntabilitetsutsikterna. Även om man försiktigtvis räknar med en mindre optimistisk utveckling än den, varifrån utredningsmannen utgått, synes mig dock den icke förräntningsbara kapitalinsats från statens sida, som det kan bli fråga om icke bli större, än att den — med hänsyn såväl till det allmänna trafikintresse staten har att vårda som till de fördelar den skulle medföra för den berörda bygden och slutligen icke minst med hänsyn till statens affärsintresse i Trollhätte kanal — är väl försvarlig.

Utredningsmannens förslag rörande Säffle kanals ombyggnad avsåg, såsom framgått av det föregående, att arbetena med ombyggnaden skulle äga rum under åren 1949—52, och den uppgörelse med Billeruds aktiebolag angående dess medverkan i företaget, som utredningsmannen träffat, utgick ifrån att tiden för ombyggnadens genomförande på föreslaget sätt skulle fixeras i samband med statsmakternas beslut om att ombyggnaden skulle äga rum. Vid de nya förhandlingar, som från kommunikationsdepartementets sida förts med Billeruds aktiebolag och för vilka redogjorts i det föregående, har bolaget hävdats sin gamla ståndpunkt att en bestämd tid för ombyggnadens genomförande borde fastställas. Bolaget har motiverat denna ståndpunkt med en hänvisning till behovet att vid planering och genomförande av egna investeringar i den industriella verksamheten ha bestämda utgångspunkter för en bedömning av transportförhållandenas utveckling. Från kommunikationsdepartementets sida har vid de förda förhandlingarna hävdats den meningen, att statsmakterna för närvarande, med hänsyn till den såväl penningpolitiskt som på grund av knappheten på material och arbetskraft motiverade stränga återhållsamheten med alla för dagen icke oundgängligen nödvändiga investeringar, icke kunde antagas vara beredda att binda sig för en bestämd tid för kanalombyggnadens genomförande. Den sistnämnda ståndpunkten överensstämmer med min uppfattning. Ehuru jag finner det i hög grad angeläget, icke endast att en ombyggnad av Säffle kanal kommer till stånd, utan även att den kommer till utförande utan onödigt uppskov, har jag under nu rådande förhållanden icke ansett mig kunna medverka till att statsmakterna ikläda sig åtaganden, innebärande att kanalombyggnaden skall utföras under en viss, nu fixerad tid. Det är emellertid min uppfattning, som jag även delgivit Billeruds aktiebolag, att kanalombyggnaden bör komma till stånd, så snart förhållanden, som ha avse-

ende på den nuvarande nödvändigheten att hålla tillbaka investeringsverksamheten, över huvud taget medgiva det.

Ett ställningstagande i frågan från riksdagens och Kungl. Maj:ts sida synes sålunda nu böra avse endast ett principbeslut om att kanalombyggnaden skall komma till utförande, ett beslut om formen för kanalens framtida förvaltning samt ett godkännande av de träffade, preliminära avtalen angående dels Billeruds aktiebolags medverkan till ombyggnadens genomförande och dels förvärv av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag, i och för vilket riksdagen samtidigt torde böra anvisa medel.

Frågan om Säffle kanals redovisning i statsbokföringen torde icke nu böra upptagas till slutligt avgörande. Jag vill här erinra om, att 1945 års riksdag behandlat spörsmålet om redovisningen av statens kanaler och därvid beslutat om inrättande av en ny kapitalfond, benämnd Fonden för Södertälje kanalverk. Frågan om redovisningen av vissa andra under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning stående kanaler, i första hand Falsterbokanal, Väddö kanal och Åkers kanal förutsattes framdeles skola upptagas till förnyat övervägande, därest anledning därtill skulle förekomma. Någon ändring beträffande redovisningen av under vattenfallsstyrelsens förvaltning stående kanaler med undantag av Södertälje kanal var då icke ifrågasatt. Säffle kanal torde tills vidare i avvaktan på den utredning, som framdeles kan komma till stånd beträffande redovisningen av statens kanalrörelser, böra redovisas å statens vattenfallsverks fond. Kapitalvärdena samt inkomster och utgifter böra därvid redovisas särskilt för kanalen, så att möjlighet finnes att i fortsättningen följa kanalrörelsens ekonomi och de för taxesättningen betydelsefulla kostnadselementen.

Det för genomförande av nu ifrågavarande aktieförvärv erforderliga beloppet, 281 050 kronor, bör i enlighet med vad jag nyss anfört anvisas å statens vattenfallsverks fond. Då bolaget är praktiskt taget skuldfritt erfordras icke något ytterligare anslag för övertagande av bolagets egendom i samband med den förutsatta upplösningen av bolaget och kanalens överförande å statens vattenfallsverks fond. Vid bolagets likvidation eventuellt uppkommande utskiftningsskatt bör gäldas av statens vattenfallsverks driftmedel. Enligt avtalet mellan svenska staten och direktören Lilliehöök utgående pensionsförmåner skola gäldas å kanalrörelsens utgiftsstat.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*att besluta, att Säffle kanal och segelleden genom Glafs-fjorden genom statens försorg skall ombyggas i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag i det föregående förordat;*

*att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget till avtal med Billeruds aktiebolag rörande nämnda kanalombyggnad, enligt vilket Billeruds aktiebolag som bidrag till ombygg-*

nadens genomförande skall till staten dels erlægga ett belopp av kontant 500 000 kronor och dels utan vederlag överlämna 23 aktier i Seffle kanalbolag;

*att* bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget till avtal med direktören, civilingenjören John W:son Lilliehöök angående förvärv av 73 aktier i Seffle kanalbolag på i avtalet angivna villkor;

*att* till *Förvärv av aktier i Seffle kanalbolag* under statens affärsverksfonder, statens vattenfallsverk, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 281 100 kronor;

*samt att* godkänna av mig förordade grunder för Säffle kanals framtida förvaltning och drift.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hård af Segerstad.*

---

## Avtal.

Mellan Svenska staten samt Billeruds aktiebolag har överenskommit följande angående ombyggnad av Säffle kanal.

## 1 §.

Säffle kanal och segelleden genom Glafs fjorden skall genom statens försorg ombyggas i huvudsaklig överensstämmelse med det byggnadsförslag, som i f. d. generaldirektör G. Malms betänkande av augusti 1946 rörande »ombyggnad och förbättring av Säffle kanal samt dess framtida förvaltning och drift» betecknats såsom *alternativ III:a, justerat*, dock med den ändringen, att sträckan Vänerne—regleringsdammen i Säffle skall utföras enligt i nämnda betänkande angivna alternativ IV med ett minsta farledsdjup av 3,9 m vid ett lågvattenstånd i Vänerne av + 43,75 m samt att därutöver, vad avser sträckan ovanför regleringsdammen i Säffle, skall utföras *antingen* en motsvarande ytterligare fördjupning från 3,6 till 3,9 m av farleden upp till Billeruds aktiebolags lastkaj i Säffle, åstadkommen genom en nedskärning i botten, *eller* en uppdämning, som medger samma farledsdjup, 3,9 m, å hela kanalsträckan upp till Glafs fjorden.

## 2 §.

Billeruds aktiebolag skall såsom bidrag till ombyggnaden erlægga 500 000 kronor. Detta belopp skall utbetalas successivt i mån av arbetets utförande på sådant sätt att — sedan för varje halvår efter byggnadsarbetenas igångsättande uppgift delgivits Billeruds aktiebolag om de kostnader, som under halvåret nedlagts på arbetena — bolaget har att omedelbart till kronan inbetala så stor andel av det kontanta bidraget, som svarar mot kronans under samma tid nedlagda kostnader i förhållande till den för hela arbetet beräknade kostnaden.

Billeruds aktiebolag skall utan ersättning till kronan överlämna 23 aktier i Säffle kanalbolag. Överlämnandet skall äga rum i riksbankens avdelningskontor i Karlstad senast den 31 december 1948. Aktierna skola vara försedda med vederbörlig transport in blanco från senast i aktieboken inregistrerade ägare.

## 3 §.

Vid fastställande av de framtida taxorna för kanalen skall beaktas, att det framförallt är exportgods, som har gagn av kanalombyggnaden. Kanalavgifterna böra dock icke sättas högre än att sjötrafiken genom kanalleden kan i möjligaste mån bliva konkurrenskraftig och medföra fördel för den bygd och det näringsliv, som kanalen är avsedd att tjäna.

## 4 §.

För att bliva gällande skall detta avtal vara godkänt av Kungl. Maj:t före den 31 december 1948. Om sådant godkännande ej lämnats inom angiven tid, har avtalet förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 23 mars 1948.

Säffle den 7 april 1948.

För svenska staten:

Billeruds aktiebolag

*Per Asbrink*

*Y. Simonsson*

## Bil. 2.

## Avtal.

Mellan svenska staten, nedan kallad köparen, samt direktören John W:son Lilliehöök, nedan kallad säljaren, den sistnämnde såsom representant för innehavarna av aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag, nedan kallat kanalbolaget, och såsom verkställande direktör för bolaget, har överenskommits följande angående förvärv för svenska staten av aktiemajoriteten i kanalbolaget m. m.

## 1 §.

Med likvid och leverans den 31 december 1948 (tillträdesdagen) överläter säljaren till köparen sjuttiotre (73) aktier i kanalbolaget för en köpeskilling av tretusenåttahundrafemtio (3 850) kronor per aktie eller tillhoppa tvåhundraåttioettusenfemtio (281 050) kronor.

## 2 §.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 11.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksbankens huvudkontor i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senast i aktieboken registrerade ägare överlämnas till köparen.

## 3 §.

Säljaren garanterar  
att kanalbolagets balansräkning per den 31 december 1947 riktigt återgiver bolagets ekonomiska ställning,  
att bolagets ledning intill tillträdesdagen ej disponerar bolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej köparen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder,  
samt att till samtliga under tiden intill tillträdesdagen utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas de representanter köparen utser.  
Av under 1948 intjänad rörelsevinst må säljaren disponera högst 13 500 kronor för utdelning till aktieägarna.

## 4 §.

De av bolagsstämman valda ledamöterna av bolagets styrelse och revisorerna ävensom suppleanter för dem böra ställa sina platser till förfogande efter den 31 december 1948.

Säljaren förbinder sig att föranstalta om extra bolagsstämma för val av styrelseledamöter och revisorer samt suppleanter för dem för tiden efter den 31 december 1948 samt att vid sådan stämma rösta i enlighet med de anvisningar köparen kommer att lämna.

## 5 §.

Verkställande direktören är skyldig avgå den 31 december 1948. Från sistnämnda dag tillförsäkras han under sin återstående livstid pension med belopp motsvarande vad såsom full pension utgår till statens befattnings-

havare i lönegrad Ca 30 i statens allmänna avlöningsreglemente. Pension utbetalas månadsvis i efterskott. Om verkställande direktören avlider före sin hustru, tillerkännes hon pension till samma belopp per år som änka till tjänsteman i ovannämnda lönegrad under sin återstående livstid, så länge hon lever ogift.

Verkställande direktören äger på oförändrade villkor disponera den av honom innehavda bostaden till den 1 oktober 1949. De rum, som för närvarande nyttjas för kanalbolagets räkning, skola avskiljas från bostaden i övrigt och disponeras av köparen.

Verkställande direktören skall efter sin avgång intill den 1 oktober 1949, om köparen så påkallar, stå till köparens förfogande för utförande av arbete rörande kanalen och dess ombyggnad. För denna tid äger direktören åtnjuta arvode, som tillsammans med den till honom utgående pensionen bereder honom samma månatliga inkomst som den för närvarande utgående avlöningen såsom verkställande direktör.

## 6 §.

För att bliva gällande skall detta avtal godkännas av Kungl. Maj:t före den 31 december 1948. Om sådant godkännande ej lämnats inom angiven tid, har avtalet förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 23 mars 1948.

Säffle den 27 mars 1948.

För köparen:

*Per Asbrink*

För säljaren:

*J. W:son Lilliehöök*